环球奢侈品

跑车

孙玥 编著

GLOBAL LUXURY



Sports Car

吉林人民出版社

环球奢品

仅为真正的生活鉴赏家所呈现的华贵艺术

褪去工业的外壳，忘记尊贵、豪华和科技，也不要去管售价上零的位数，让我们静下心来想一想，跑车到底意味着什么？你可以说它是财富、地位的徽章，也可以说它是机械艺术品，这些想法都没有错。但从本质上讲，它们意味着人类与生俱来的本性——超越和征服。



上架建议 ◆ 时尚·生活

ISBN 978-7-206-05829-5

9 787206 058295 >

定价：25.80元

图书在版编目（CIP）数据

跑车/孙玥编著. —长春：吉林人民出版社，2008.10
（环球奢侈品）
ISBN 978-7-206-05829-5

Ⅰ. 跑… Ⅱ. 孙… Ⅲ. 轿车—简介—世界 Ⅳ. U469.11

中国版本图书馆CIP数据核字（2008）第153224号

环球奢侈品·跑车

编　著：孙　玥
责任编辑：吴兰萍　　封面设计：赵兴华　　版式设计：吴　丹
吉林人民出版社出版发行（长春市人民大街7548号　邮政编码：130022）
网　址：http://www.jlpph.com/
全国新华书店经销
策划制作：远流图文工作室（024-86397099）
印　刷：沈阳美程在线印刷有限公司（024-23818009）
开　本：725mm×970mm　1/16
印　张：10　　字　数：200千字
标准书号：ISBN 978-7-206-05829-5
版　次：2009年1月第1版　　印　次：2009年1月第1次印刷
定　价：25.80元

如有印装质量问题，请与承印工厂联系调换。

前言



世界上的顶级跑车有着各自迷人的表情：法拉利是骁勇的“战神”，兰博基尼是桀骜的“复仇使者”，捷豹有些像典雅高贵的英国绅士，阿斯顿·马丁是传奇的“007座驾”，宾利贵为“皇家运动员”，帕格尼是潇洒的“风之子”，科尼赛克被誉为永不妥协的“幽灵”，玛莎拉蒂则是优雅含蓄的“跑车皇后”……

同时，它们有个共同的群体特征——昂贵。科尼赛克CCXR特别版的售价为150万欧元；法拉利FXX售价177万美元，全球限产29辆；布加迪“卫航”价格为110万欧元；帕格尼Zonda R价格为120万欧元，全球限产10辆；只生产了25辆的梅赛德斯-奔驰CLK GTR价格高达175万美元……昂贵如斯，然而不知有多少人拿着支票和资产证明想方设法地挤进订购名单，甚至不惜等待五六年的时间。因为它们的昂贵自有道理，而且绝对物有所值：每一款世爵车当产量达到500辆时即停止生产，而且因为车主的订制要求不同，每一辆世爵都是独一无二的孤品；宾利能满足你的任何要求，包括将你花园里那棵心爱的树“移植”到车厢里，做成内饰的配件。

千万不要根据这些高昂的价格就单纯地认为，名牌车厂个个财大气粗。恰恰相反，它们的命运并没有它们的产品那样显赫。

科尼赛克是私人袖珍小厂，摩根至今还在使用90年前的老厂房，就连呼风唤雨的劳斯莱斯和宾利也被转卖过多次……其实它们本可以活得更好，如果法拉利不坚持“日产17辆”的铁律，如果摩根愿意在生产过程中借助机械的力量，如果保时捷肯减少几道检验程序，那么，这些名厂的财富不知会比现在多多少倍！可是，它们倔强得近乎固执，它们永远“不为赚钱造车，只为完美而造”，它们也绝不相信机械生产能带来高品质，它们坚持精品只能属于少数知己。

褪去工业的外壳，忘记尊贵、豪华和科技，也不要去管售价上零的位数，让我们静下心来想一想，跑车到底意味着什么？你可以说它是财富、地位的徽章，你也可以说它是机械艺术品，这些想法都没有错。但从本质上讲，它们意味着人类与生俱来的本性——超越和征服。从古老的奥林匹克运动，到今天的宇航事业，人类一直着迷于超越和征服。在100多年前德国人发明了汽车的时候，人类惊喜地意识到，原来我们可以突破自身，借助机械向极限发起挑战。正是这种喜悦和成就感激励着今天的人们，不惜花费几百亿资金研制更大功率的发动机和空气动力学车身。与大把的研发费用相比，超级跑车那几百万的售价根本不值一提。我们应该感谢所有的顶级跑车制造商，当世界上绝大多数人在为积累财富奔忙的时候，他们寂寞地、不计成本地，执著于打造人类的极速梦想，并尽其所能地让这梦想更华美。永远不要将他们看做是贩卖机械商品的公司，他们是出售梦想的工厂。

我们应该怀着虔诚、敬畏的心情来拜读跑车界的这些人、这些事，还有被一次次刷新的世界纪录。请相信，你从中得到的，绝不仅仅是知识，还有更多的感动。任何人类试图突破极限的努力，都绝不会只是一场虚荣的表演而已。

目录 CONTENTS

法拉利 002
Ferrari

恩佐·法拉利曾说：“我最中意的赛车我还没有造出来，我最大的成功是我还没有达到成功，有人说我从来不知道满足，或许这种说法很正确，如果我很容易满足的话，相信法拉利也不会成为车迷们最喜欢的超级跑车了。”

世爵 022
SPYKER

捷豹 030
JAGUAR



兰博基尼 010
LAMBORGHINI

宾利 016
BENTLEY

宾利跑车的价格完全不合逻辑，其他公司认为这种价格可以制造一辆更大的多功能越野车或是大货车，而宾利却制造双门敞篷跑车，而制造这样的车只有一个理由——让它看上去更优雅。

保时捷 038
PORSCHE

今天的保时捷已不是单纯的汽车品牌，它象征着汽车的活力与个性。保时捷是跑车的拓荒者、德国大众的鼻祖，有着太多的第一和保时捷的名字放在一起。

摩根 046
MORGAN

目录 CONTENTS



布加迪 BUGATTI 054

每一辆布加迪都堪称伟大的艺术品，它的每一根线条都像健美运动员的肌肉那样饱满，它优异的性能一度是跑车界无法超越的巅峰。

阿斯顿·马丁 ASTON MARTIN 062

玛莎拉蒂 MASERATI 068

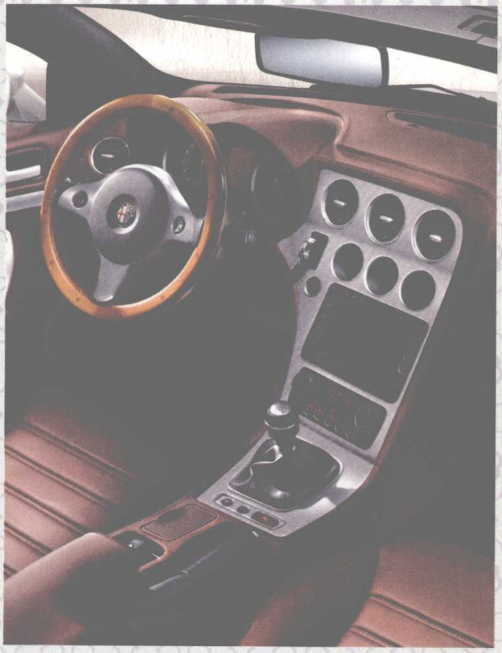
玛莎拉蒂不仅富有运动精髓，而且外表优雅，非常强调舒适性，也很讲究个性化配置。它从不大张旗鼓地做广告，因为它相信，只有口碑才是最好的广告。

梅赛德斯-奔驰 Mercedes-Benz 076

梅赛德斯-奔驰是全世界所有人心目中的梦想，你只要成功了，就可以拥有奔驰。



目录 CONTENTS



阿尔法·罗密欧 084
ALFA ROMEO

亨利·福特说：“每当我看到阿尔法·罗密欧车子经过时，我都会脱帽致敬。”

MG 090
MG

帕格尼 096
PAGANI

赫拉齐奥·帕格尼曾说：“我始终相信自己能造出世界上最完美的汽车。”事实上他不仅创造了最完美的汽车，而且打造了一个速度神话！

莲花 104
LOTUS

查普曼说：“你永远都不会抓住我，只要我在开自己造的跑车。”

科尼赛克 110
Koenigsegg

对它而言，没有什么是不能达到的，只要不放弃，一切都不会结束。

萨林 116
SALEEN

萨林追求的是一种平衡，快感既来自于极速，也来自于舒适、安全和轻松自如。





目录 CONTENTS

道奇蝰蛇 134
DODGE VIPER

劳斯莱斯幻影 122
ROLLS-ROYCE PHANTOM

如果世界上还有一款更好的汽车存在，那一定是我们还没有开过的。如果你一定要在世界上找到一辆让你满意的豪华车，那幻影就是你的选择。

福特野马 140
FORD MUSTANG

很少有一款车能赢得所有人的喜爱，福特野马是特例。

宝马Z系 128
BMW



环球奢侈品

跑车

GLOBAL 环球奢侈品 LUXURY

孙 玥 编著



吉林人民出版社

我最中意的赛车我还没有造出来，我最大的成功是我还没有达到成功，有人说我从来不知道满足，或许这种说法很正确，如果我很容易满足的话，相信法拉利也不会成为车迷们最喜欢的超级跑车了。

——法拉利创始人　恩佐·法拉利

Ferrari
法拉利





红色像风一样席卷而过，弥漫在空气中的是烈焰热火般的激情，路人的尖叫不只是赞叹，那是对擦身而过的红色的景仰。它来了，带着它的名字——法拉利。意大利摩德纳，这个仅拥有17万人口的意大利北部小城拥有太多的幸福，因为那是“红色的天堂”，那是法拉利的城市。性感、惊艳、速度、活力、奢华、钢铁元素、原始手工、红色火焰般的热情……法拉利已经超越了交通工具的范畴，成为伟大的艺术杰作，高贵得没有几个人能够拥有得起，但所有人都对它渴望不已。

法拉利“恩佐（Enzo）”

法拉利恩佐价值 67 万美元，2002 年问世时计划限量生产 349 辆。而在生产之前，这 349 辆车就已经被预订一空。在众人的强烈要求下，法拉利公司决定再多生产 50 辆。最后，法拉利推出第 400 辆纪念版“恩佐”，该车的拍卖价格飙升到 110 万美元。

“恩佐”采用了高科技可变性空力，在不同的速度下会变换不同的空力角度设定，因而车身上没有超跑的夸张尾翼。“恩佐”0～100 公里／小时加速时间是 3.65 秒，最高时速在 350 公里以上，是随时可以上场比赛的跑车。







工业诗人恩佐·法拉利

你永远看不到他的笑容，紧闭双唇、面容紧绷，一张始终是严肃的脸庞上架着一副墨镜，这就是恩佐留给世人的印象：呆板，机械甚至木讷。或许每个从事机械设计的科技人员都给人一种严谨的感觉，但恩佐给人的感觉是他严谨得有些过头了。

1898 年 2 月 18 日，恩佐·法拉利出生于



意大利摩德纳的一个富裕家庭。法拉利的父亲是当地一个小型打铁公司的老板，是小城第一个拥有汽车的人。父亲本打算把法拉利培养成为一名工程师，而他自己却渴望成为体育新闻记者，为了逃避当兵入伍，他只好去当了一名制造大炮的机械师。如果不是第一次世界大战的爆发，恩佐·法拉利也许会成为一名记者。退役以后，法拉利加盟了阿尔法·罗密欧车队，作为赛车手，他取得了卓著的战绩。1924 年，法拉利代表阿尔法·罗密欧参加了在法国里昂举行的欧洲 GP 大赛。心高气傲的法拉利在这里经历了第一次打击，他的赛车没跑几圈就退出了。法拉利带着一身沮丧回到了家乡摩德纳。

法拉利于 1929 年 11 月在摩德纳建立了

法拉利公司目前是意大利菲亚特集团的轿车生产公司之一，菲亚特占有法拉利 50% 的股权。由于法拉利汽车大部分采用手工制造，产量很低，因此售价高昂，而拥有法拉利汽车自然成了财富和地位的象征。

一家公司来管理赛车活动，但并不制造汽车。1938 年，年近四十的法拉利离开赛车跑道，专注于自己设计制造超级跑车的梦想，并在 1940 年成立了 Auto Avio Costruzioni 公司，制造出他的第一辆汽车。1947 年法拉利建立起汽车制造厂，并开始以自己的名字命名生产出来的跑车。从此，“法拉利”这个姓氏就再也无法同惊心动魄的汽车赛事分开了。他设计的 F1 型赛车，在世界性大赛上共获得了 100 多次胜利，至今尚没有哪一种赛车能够打破这项纪录。

法拉利在 1969 年经历了生命中最沉重的一次打击，他的独子迪诺出赛意外死亡。法拉利一生都没有从这种哀伤中恢复过来。他曾说：“每天早上醒来死亡都在我的口袋！”迪诺的葬礼之后，法拉利每天早上都会单独到儿子的墓前去，之后他会在一间特别为儿子建造的教堂内祈祷。为了纪念自己的儿子，法拉利出品的很多发动机和车型都以“迪诺”命名。

法拉利 89 岁时仍未停止工作，他仍然像钢针那样尖锐，他的办公桌玻璃垫子下压着一行他亲手写的字：“人必须不断工作，否则会有死亡念头。”1988 年 8 月，法拉利在摩德纳的家中去世，享年 90 岁。对于法拉利的逝世，意大利总理曾经深情地说：“我们失去的是一位能够象征意大利年轻蓬勃、富于冒险、不屈不挠以及在技术领域锐意进取的楷模型人物。”



连创始人都舍不得开的车

法拉利将艺术级的工程技术运用到量产车上，以获得最佳的性能，每一款法拉利车型都刺激着人们的神经。GTO、F40、F50、Enzo，这些符号与数字不仅代表了高性能，也代表了它们“限量生产”与“手工打造”的尊贵身份。即使不懂车的人，也知道法拉利很名贵。一直乘坐菲亚特 131 上下班的法拉利本人也认同这个事实。法拉利 F1 车队的名车手尼奇·劳达曾有机缘与法拉利对话，劳达问他为什么不开自己生产的法拉利，得到的回答是：“你知道售价多贵吗?”为 1997 年品牌 50 周年庆而推出的 F50 售价 50 万美元，全球限量生产 349 辆，2002 年的时候 F50 的价格涨到了 65 万美元。之后的几年内，法拉利全球限量生产 399 辆的“恩佐”问世，售价 67 万美元。如今，法拉利的新款 FXX 报价 177 万美元，全球限量生产 29 辆。

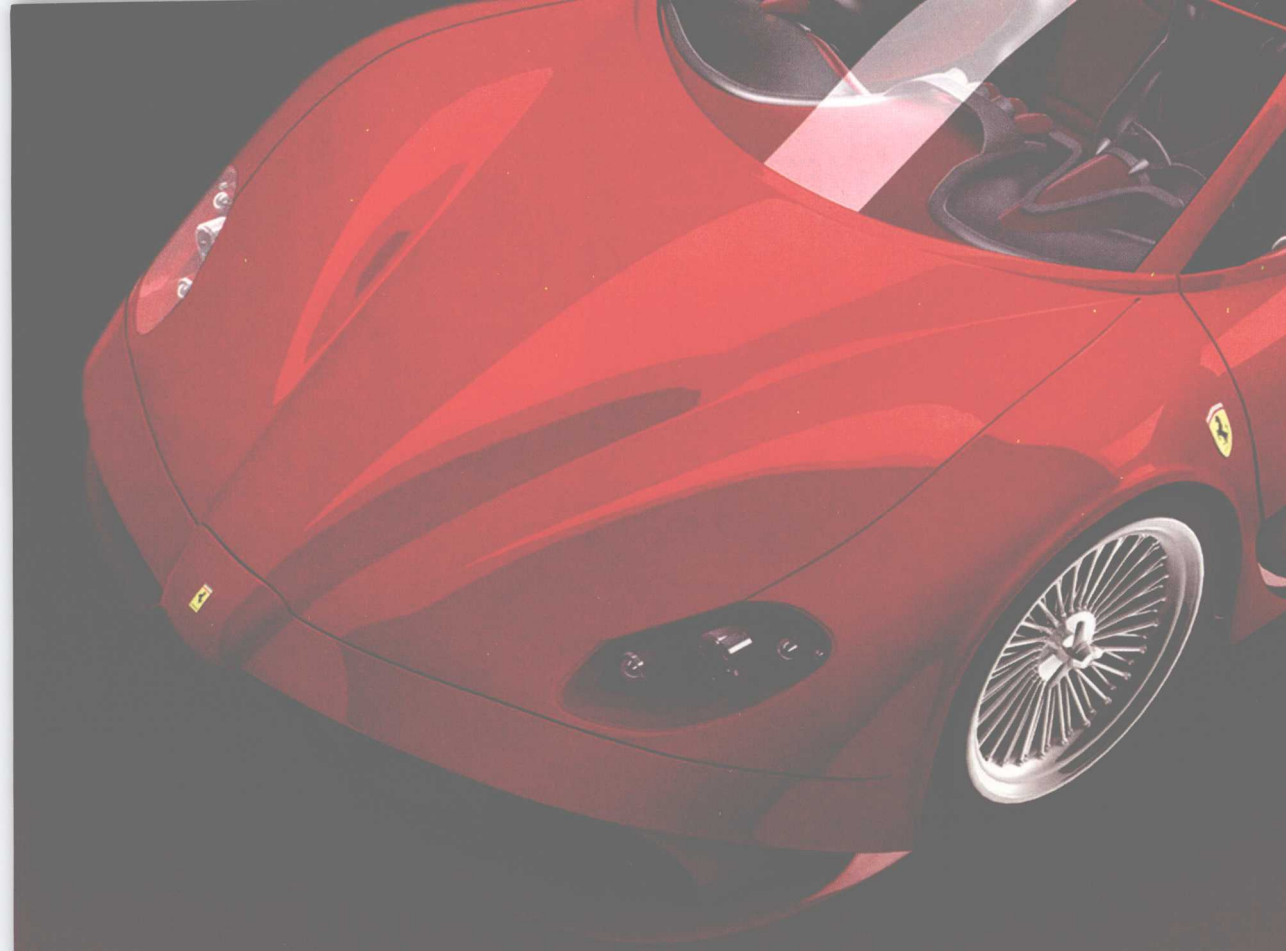


法拉利 FXX

历史上性能最强的法拉利跑车，有个神秘的名字 FXX，F 无疑是源于方程式赛车，而 XX 则代表了无尽的可能——历史上马力最大、速度最快、科技最先进的法拉利跑车！FXX 限产 29 辆，售价 177 万美元。

FXX 采用强大的 6262 毫升 V12 引擎，能以 8500 转 / 分的转速达到 588 千瓦的功率，极速 350 公里 / 小时，0 ~ 100 公里 / 小时加速少于 3 秒。它的齿轮箱来源于 F1 赛车的设计方案，换挡时间不到 100 毫秒，几乎和 F1 单座赛车一样快。

并不仅仅是富人才喜爱法拉利，法拉利拥有无数忠实的车迷，还受到收藏家们的青睐。法拉利跑车主要以红色为主，所以有人称它为“红色跃马”或“红魔法拉利”。法拉利迄今为止仍保持着“原始”的汽车制造方式——工人们用最古老、最有尊严的方式，操持着手锤和扁铲修整车身，手工焊接框架，用钢尺测量车门装配环节上的连接部位，用钢勺舀着钢水浇进模具制造微小的部



件，这有点像贵族们享用咖啡，一定要听到咖啡豆爆裂的声音。拥有一辆法拉利不仅是富有的标志，更是地位的象征，要知道有钱也不一定就能买到法拉利。恩佐·法拉利在世时亲自敲定车子的买主。通常社会名流、知名企业家、皇室成员才会在他的考虑范围内。这些人开着法拉利去参加各种社交活动，无形中就会提高公司的知名度，所以法拉利公司的订单永远源源不断。

“坚持品质限量生产”是恩佐·法拉利对法拉利品质文化的要求之一。从一开始，恩佐就定下了每天只能生产 17 辆法拉利新车的“铁律”，目的就是为了不破坏法拉利技术与艺术的平衡。到目前为止，法拉利每年的产量从来就没有超过 6500 辆。当然，产量未超过 6500 辆，并不是说法拉利没有市场。因为从全球来看，客户从订购一辆法拉利到最后拿到心仪的车型，最快也要等半年，最长的则要等两年以上。

赛车就是最好的广告

法拉利是什么？不少人的回答可能是：法拉利就是 F1！的确，尽管法拉利不是全部



的 F1，但在千万法拉利车迷心中，法拉利就是 F1 的象征，而 F1 所强调的速度与精确，也成为法拉利的精髓与基因。法拉利与赛车运动其实是一体的。法拉利的名称第一次公开、正式使用时就是一支参赛车队的名称，尽管这支车队很长一段时间都是代表阿尔法·罗密欧参赛，但凭借恩佐·法拉利在赛场上的杰出表现及其所设计开发的赛车的卓越性能，早在法拉利公司成立之前，“法拉利”实际上已作为赛车运动的代名词响彻意大利的天空了。

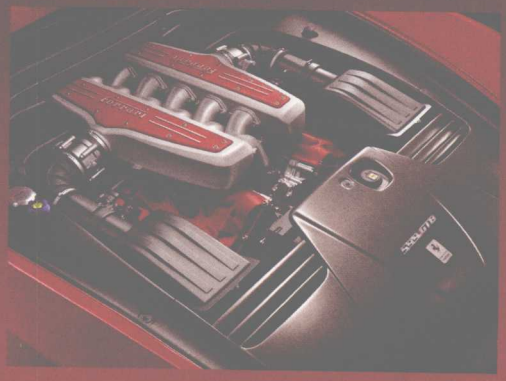
1947 年法拉利汽车公司的成立，标志着赛车运动史上一个新时代的到来。1947 年，法拉利设计的 125Sport 一参赛即赢得了当年罗马大奖赛的冠军。

而 1951 年法拉利 375 赢得了 F1 英国银石大奖赛的冠军，更是成为法拉利赛车运动的“黄金起点”。自此，法拉利在赛车运动场上的捷报一路传来。据不完全统计，自 1947 年真正进入赛道开始，一直到 2004 年底，法拉利一共获得了 5000 次赛事的胜利。

在全球汽车品牌即使是在为数不多的超级豪华跑车品牌中，法拉利是唯一一个不会或者说不用做广告的品牌，因为赛车就是最好的广告！法拉利常务副总裁费立萨就曾经表示，尽管 F1 赛事是一个“无底洞”，需要大量的资金，但法拉利从来就不把赛车当成一种单独的花费，而是当成研发的一部分，其中一些重要的成果要应用到法拉利跑车上，因此，法拉利会永远参与比赛

“跃马”的秘密

法拉利的“跃马”车徽源自于意大利国家空军 91 中队的队徽，法兰斯科·巴拉卡是该中队的一名空军英雄，他的飞机机身中部就涂有“跃马”的标志。后来，巴拉卡在一次惨烈的战斗中英勇为国捐躯，该标志也就成为了 91 中队的队徽。1923 年，巴拉卡的母亲建议法拉利把“跃马”画到赛车上，法拉利听从了这位母亲的建议。他请了一些知名画家为“跃马”车徽进行了重新构思，骏马以单一后脚昂立，马尾耸立起来，在跃马顶端加上了意大利绿、白、红国徽为“天”，再以法拉利字母串联成“地”，并在底面上配以品牌创始地摩德纳的代表色——黄色，最后形成了“天地之间，任我驰骋”的法拉利车徽。



想要成为名人时，你会买法拉利。成为名人后，你会买兰博基尼。

——一代歌王　法兰克·辛纳屈

Lamborghini

兰博基尼



如果说，跑车界有哪个品牌最具张扬的个性，那无疑是兰博基尼了。兰博基尼，为挑战法拉利而来到人间，纵然时过境迁，这两个跑车界超级巨人间的火药味已消散殆尽，但兰博基尼好战乖戾的性格并未改变，它的每一款车、每一个设计都承载着疯狂的欲望、强大的力量以及近乎邪恶的美。它高高在上，呼吸着天空稀薄的空气，吸引着地上景仰的目光。

从拖拉机生产者到跑车巨匠

兰博基尼的创始人佛瑞肯·兰博基尼1916年出生在意大利北部重镇博罗尼亚邻近的费拉拉市。佛瑞肯·兰博基尼是在乡村长大的，在乡间随处可见的农用器械引发了他强烈的兴趣。在进入意大利空军之前，兰博



兰博基尼“蝙蝠 LP640”

2006 年，兰博基尼发布了“蝙蝠”的加强版本“蝙蝠 LP640（Murciélago LP640）”，“LP”意为引擎纵向后置。该车 0～100 公里／小时加速仅需 3.4 秒，比老款“蝙蝠”快了 0.4 秒，比法拉利限量版“恩佐”还要快 0.2 秒！“蝙蝠 LP640”售价 33.8 万美元。

也是在 2006 年，兰博基尼在生产了“蝙蝠”的敞篷版之后，又与意大利经典服饰品牌范思哲携手合作推出一部惊世之作——“蝙蝠 LP640 范思哲（Murciélago LP640 Versace）”。限量生产 10 部，起价 50 万美元！其重大变动在于换上一身耀眼的珍珠白外衣以及与之相匹配的蛋白色配件（黑白两款），远远看来犹如“天外飞仙”降临人世，收藏价值极高。

基尼先进入了博罗尼亚的机械学院，在这里他掌握了扎实的机械理论。二战后期，兰博基尼为盟军所俘虏，并被关押在爱琴海美丽的罗德岛上。战后，兰博基尼回到家乡，压抑已久的激情和梦想终于可以实现了。他想方设法弄来战争中淘汰的军用车，经过加工改造，使之成为农用拖拉机。在战后物资匮乏的年代里，他的创造无疑为急于重建家园的人们带来福音。1947 年，兰博基尼开设了“兰博基尼拖拉机制造工厂”，他生产的拖拉机迅速成为炙手可热的商品。

金钱滚滚而来，最让兰博基尼高兴的是，他可以尽情购买法拉利跑车了。32 岁那年，兰博基尼把他心爱的法拉利“快意（Topolino）”500cc 型跑车改装为 750cc，并参加了世界著名的米勒米格莱越野赛。人们惊讶地发现，兰博基尼驾驶的法拉利竟如此强悍，虽然最终兰博基尼没有胜出，但这丝毫没有降低旁观者的兴趣，之后邀请兰博基尼改装法拉利跑车的人络绎不绝。

虽然兰博基尼在拖拉机领域取得了巨大的成就，但他对机械的追求并没有就此止步。他之后进入了空调和暖气领域，甚至一度想要制造飞机，要不是政府拒绝为他颁发牌照，现在的兰博基尼很有可能是天空的霸主，而非陆地的枭雄。



最后，兰博基尼决定制造跑车。1963 年，兰博基尼建起了跑车制造车间，在他的身边集聚了众多聪明、激情澎湃的设

计师。公司的第一个作品是350GT，它采用了当时只有极少数制造商才拥有的12缸发动机。此后，更多极端的设计接踵而至，包括400GT、小蛮牛“穆拉（Miura）”、当时被誉为“世界最快跑车”的“埃斯巴达（Espada）”、被称作外星车的“康塔什（Contach）”以及气焰嚣张的“鬼怪（Diablo）”。在世界各地的汽车博览会上，只要有兰博基尼的身影，就会有轰动，每一款兰博基尼都是经典，是“令人无法超越”与“令人无比敬畏”的代名词。

兰博基尼从来不缺乏想象力，但一直缺少稳固的资金支持。在经历了一系列坎坷波折之后，佛瑞肯·兰博基尼于1972年从公司隐退。此后兰博基尼车厂几经易主，但这些新东家没有表现出对兰博基尼真正的爱或者关注。这种情况一直延续到1998年兰博基尼被奥迪收购。一个充满异域情调的汽车制造商和一个全球汽车制造业巨头，一群满怀激情的意大利人和一群骄傲的德国人，这种文化融合的力量是巨大的，其结果是一个彻底改型和复兴的兰博基尼。复兴的证明显而易见，几年来，兰博基尼不仅推出了全新的车型——“蝙蝠（Murciélago）”、“盖拉多（Gallardo）”和Reventón，工厂设施也得到扩张和更新，兰博基尼博物馆也为人们敞开了大门。







复仇的公牛

兰博基尼的车标是一头蓄势待发的公牛，这个标志体现了创始人不甘示弱的牛脾气特性，另一方面，这头正准备冲击的公牛象征着兰博基尼为复仇而生。佛瑞肯·兰博基尼为什么投身跑车事业，要从他和恩佐·法拉利的一次会面说起。

早期的恩佐·法拉利把所有的精力都放在赛车上，他生产公路车只是为了赚钱来支持赛车开发，所以民用级的法拉利跑车并不完美。兰博基尼的四辆法拉利跑车中他最钟爱的法拉利 250 出了故障，他心急如焚地到法拉利公司的服务部投诉变速箱问题，结果却遭冷遇而归。兰博基尼不甘心就此罢休，他决定亲自拜访恩佐·法拉利，恩佐·法拉利静静地听着这位不速之客细数法拉利跑车的优点，在听到对方直指变速箱的缺点时，恩佐·法拉利冷漠地说："我想用不着一个拖拉机制造者来告诉我如何造车吧！"兰博基尼被激怒了，他决心让法拉利看看，自己是如何被一个拖拉机制造者打败的。

兰博基尼变卖了自己视若珍宝的四辆法拉利跑车，在距离法拉利之都摩德纳仅 15 公里的萨特·奥格塔·伯罗赫瑟成立了车厂。从"兰博基尼跑车制造股份有限公司"创建

兰博基尼 Reventón

兰博基尼 2008 款 Reventón 跑车全球限量 20 台，售价是 100 万欧元。"Reventón"取自一头牛的名字，这头牛曾在 1943 年导致一位著名西班牙斗牛士的死亡，而 Reventón 的凶狠狂暴也因此声名大噪。Reventón 跑车搭载 6.5L V12 发动机，最大功率 480 千瓦，配备了四轮驱动系统，0～100 公里／小时加速 3.4 秒，极速为 340 公里／小时。Reventón 的车身造型与 F22 隐形战机有着异曲同工之处，车厢内部的 TFT 彩色仪表板独有的航空式显示模式更令人惊叹。除此以外，Reventón 还配置了众多豪华设备，包括手工打造的顶级真皮座椅，和 Alcantara 鹿皮材质的内饰包裹等。



伊始，兰博基尼就确定了唯一的目标——誓与法拉利一决雌雄，不达目的绝不罢休！

天才车身设计师

在兰博基尼的发展史上，有一个重要的名字——马赛罗·甘地尼，意大利博通设计公司的首席设计师。佛瑞肯·兰博基尼本人并不擅长设计车身，于是他邀请意大利博通设计公司为其设计车身造型。所有记载各个时代最成功跑车的编年史中无一不载录了兰博基尼的两款著名跑车："康塔什"和"穆拉"，这两款车的车身设计者正是马赛罗·甘地尼，他有个同行称羡的称号——天才车身设计师。27岁的甘地尼进入博通公司主掌设计的第二年就推出首场好戏——超级跑车"穆拉"，接下来的Marzal、Urraco、Bravo及Espada更是轰动了世界车坛。

"穆拉"掀起的惊叹旋风尚未止息，一辆标榜"突破传统，无暇回顾的康塔什"已具雏形。厂方代号"112计划"的"康塔什"在意大利语里的意思是"惊奇"，这是设计大师马赛罗·甘地尼鬼斧神工的作品，是兰博基尼的旷世不朽之作。特别是"康塔什"向上方垂直开启的两扇车门，并不是"鸥翼式"设计，而是马赛罗·甘地尼的独门巧思"刀剪式"。

无论兰博基尼是否真正击退了法拉利，意大利的"牛马对决"肯定会越来越精彩，但经典也就如此呈现在世人的面前。



宾利跑车的价格完全不合逻辑，其他公司认为这种价格可以制造一辆更大的多功能越野车或是大货车，而我们却制造双门敞篷跑车，而制造这样的车只有一个理由——让它看上去更优雅。

——宾利总裁　帕夫根

Bentley

宾利



《纽约时报》曾以一种膜拜的口吻评价一部车：“这辈子你都别想拥有它，能看见就是一件幸事。”它就是宾利！数百万元的天价，百分之百手工制作，纯正的英国贵族血统，光辉的历史……宾利被称为“人生追求的终极汽车”。

无比精良的手工制造工艺和极尽奢华的内饰，确立了宾利与劳斯莱斯等同的超豪华皇家风范，但是宾利更注重车的运动性，它因赛车而生，在赛场上享尽殊荣，正是这样的气质让宾利以“皇家运动员”的形象出现在世界车坛。

因赛车而生

一个带翅膀的字母“B”，犹如一只苍鹰划破天际，它代表着宾利——一个在汽车史上富有传奇色彩的品牌，极速的梦想和永不妥协的精神，留给热爱宾利的人们说不完的故事。1888 年，宾利汽车的创始人沃尔特·欧文·宾利出生在伦敦，他从小就对机械很着迷。16 岁时，宾利在英格兰北部的铁路公司下属的机车工厂开始了学

宾利“欧陆 GT”

全新的“欧陆 GT”传承了宾利完美无瑕的贵族轿跑车血统：气质高贵而脱俗，材质精选而完美，做工精湛而考究，每一个细枝末节都散发着纯正的宾利气质，那就是英式传统、经典设计、传奇色彩和含蓄自信的绅士风范。“欧陆 GT”结合尖端科技，将性能发挥到极致，是不折不扣的“速度之王”。它采用了全新 6 升 W12 汽缸双涡轮增压发动机，0～100 公里／小时加速时间仅为 4.8 秒，最高时速可达 318 公里。值得一提的是“欧陆 GT”的仪表盘面板上镶有一款别致的小钟，这是由以精确著称于世的飞行表百年灵特别为宾利“欧陆 GT”设计的。

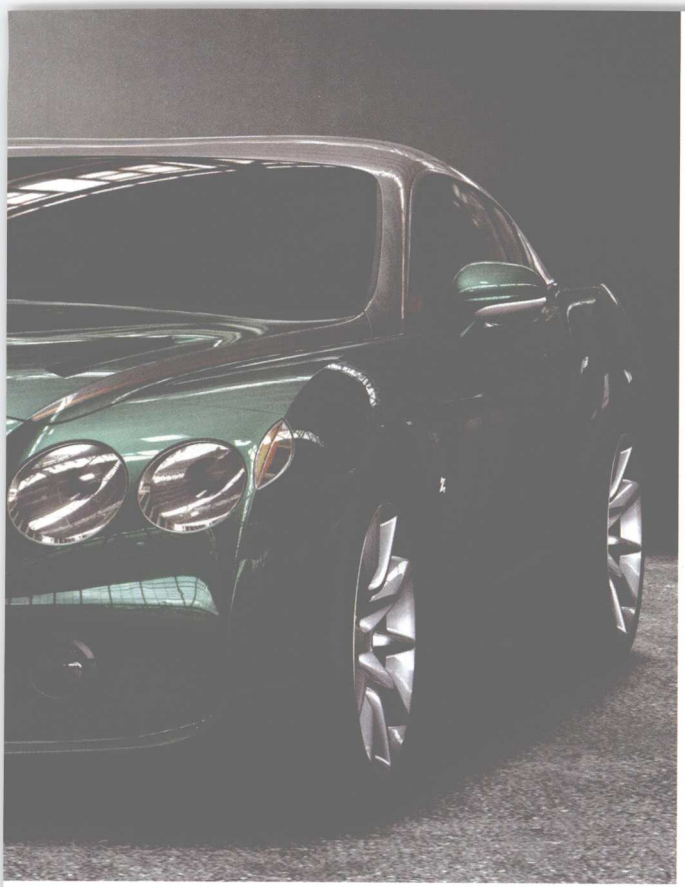


徒生涯。业余时间，宾利热衷于设计和制造一些小型摩托车，并且积极参加小型的长距离试车比赛。令他最为兴奋的是，他和哥哥一起参加了伦敦至爱丁堡的长途比赛，并且获得了金牌。从此，宾利狂热地爱上了赛车运动。同时，这次胜利也成为他在赛车运动中不断钻研、乃至日后不断提升宾利汽车技术水平的源动力。

宾利从赛车场上获得了灵感，萌生出制造一种注重性能且重量更轻的汽车的想法。但是，当时还处于汽车发展初级阶段，人们对车的认识仅仅限于交通工具，为数不多的小规模赛车运动只不过是为了满足一小群人追求速度的欲望，因此宾利的这种想法在当时无疑是极为前卫与另类的。

1912 年，宾利家族筹集资金引进了法国的 DFP 跑车，成为该品牌汽车的英国总代理，并成立了宾利兄弟公司。第一次世界大战期间，宾利受聘于英国皇家海军航空兵技术委员会，他与同伴研发出那个时代最优秀的 BR2 航空发动机，并安装在皇家空军飞机上，这段经历使宾利积累了大量的制造经验并掌握了足够的工程技术。于是，战后他踌躇满志地开始设计并制造属于自己的汽车。1919 年初，新车设计完成，而这时宾利兄弟也筹集到了资金，正式成立了后来赫赫有名的“宾利汽车有限公司”。

新公司成立后，很快就推出了功率高达 62 千瓦的宾利 3.0 型车，其最高时速可以轻易突破 129 公里，这已经是当时速度最快的



生产型汽车了。宾利开着这辆车参加了各种比赛，除了打破了当时几乎所有的耐力和速度纪录外，其衍生车型还连续五年夺下勒芒耐力赛冠军，创造了勒芒赛的历史纪录，宾利从此名扬天下。

因为 20 世纪 30 年代的经济危机以及决策上的失误，1931 年，宾利公司的债务高达 10 多万英镑而被劳斯莱斯吞并，公司也更名为劳斯莱斯-宾利汽车公司。二战以后，宾利的历史掀开了新的篇章。1952 年 6 月，宾利“欧陆 R-type”重装上阵，并很快征服了整个世界，成为当时公认跑得最快的四座跑车，极速可达 193 公里 / 小时。这款特别设计的双门车，既保留了宾利传统的尊贵和高性能，又被赋予了与众不同的运动外表。当时，英国著名的《汽车》杂志更是对它赞赏有加，称其为“极具现代感的魔幻宠车”。在此后的几十年里，宾利所有的“欧陆”车型都沿续了 R-type 的设计风格。作为世界上最豪华的双门四座跑车，“欧陆 R-type”已经成为最具收藏潜力的车型之一，并赢得了无数豪门贵胄的青睐，其中包括希腊船王奥纳西斯、意大利最大的阿涅利家族以及石油大亨洛克菲勒……

1989 年宾利出产了 Turbo R 车型，该车装上涡轮增压发动机后，性能得到了充分的改善。制作精良、布局合理的仪表盘被誉为“世界第一仪表盘”。后来，该车全部配上电子化设施，令驾驶性能更稳定。也可以说，





宾利已经被劳斯莱斯改造成其豪华轿车的“跑车版”。1997 年，劳斯莱斯品牌被德国宝马集团收购，宾利品牌则落入德国大众之手。1998 年，宾利被大众公司收购后，一度有人担心宾利的形象会被改变，然而“雅致”系列的推出完全消除了人们的顾虑，德国人并没有改变宾利，宾利的英国皇家血统依然纯正。

勒芒赛道上的传奇

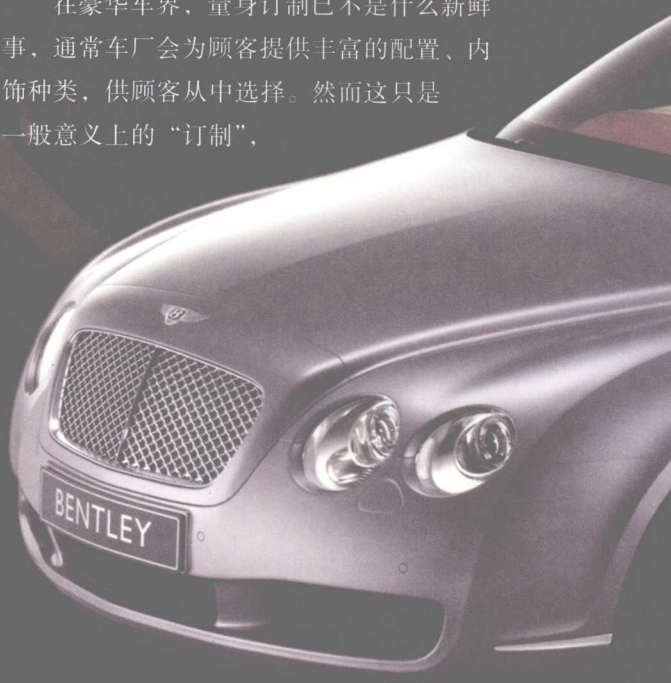
宾利源于赛车，赛车场是宾利展现魅力的舞台。在汽车工业发展的初期，汽车在欧洲是贵族阶级的专利品，赛车成为深受当时富人欢迎的娱乐项目。当时英国人和法国人都疯狂地热衷于赛车运动，法国人早在 20 世纪初就建造了勒芒赛车场，举办各式各样的耐力赛。

勒芒 24 小时耐力赛是最艰苦的场地赛事，一如其名，比赛时间整整 24 小时，除了加油换胎以外毫不停歇。总赛程长度超过 5000 公里、平均时速达 200 公里以上，无论对车手的技术与耐力、车辆的品质与性能都是极度苛刻的考验。由于宾利的创始人沃尔特·欧文·宾利对赛车运动情有独钟，因此，宾利汽车多次参加了勒芒赛事。1923 年，勒芒赛事第一次在法国举行，参赛的 33 辆车几乎清一色是法国跑车，宾利作为唯一的一辆英国跑车，一上场就以轻而有力的引擎震惊全场。第二年的赛事虽然十分惨烈，参赛的 40 辆车只有 17 辆最后完成比赛，但宾利仍轻松夺冠。自 1927 年起，宾利连续 4 年赢得勒芒 24 小时耐力赛冠军，成为勒芒赛道的一段传奇。

宾利参加车赛的目标相当简单直接：赛车是证明和测试自己设计的最廉价、最有效的方法，而且也是发展自己技术的最佳途径，同时它也是最有效的汽车广告。而赛场上积累的经验对于宾利的技术提升是无价之宝，它对于优化汽车上的电子设备、减轻车重、提高效率甚至是工作人员的反应速度都大有益处。

千奇百怪的订单

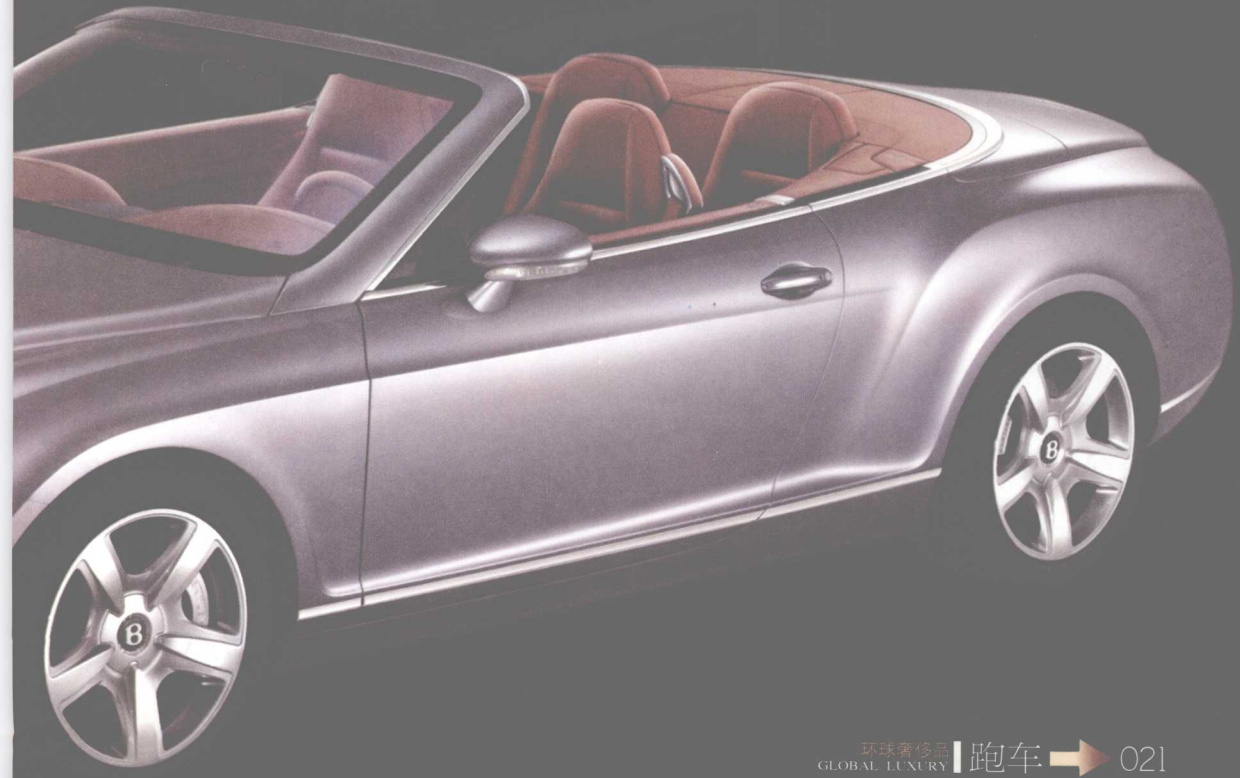
在豪华车界，量身订制已不是什么新鲜事，通常车厂会为顾客提供丰富的配置、内饰种类，供顾客从中选择。然而这只是一般意义上的“订制”，

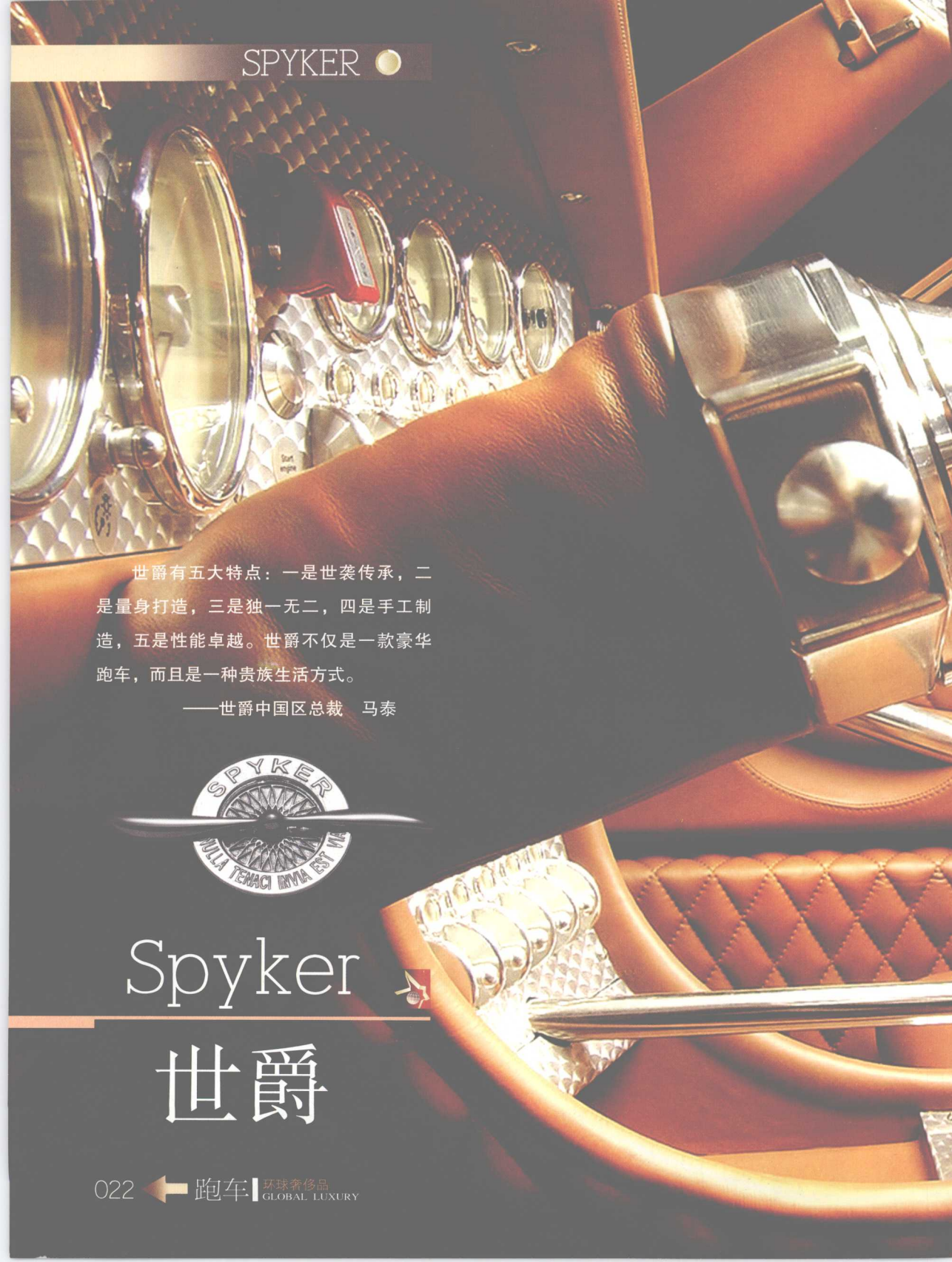


看看以下事例，你就会明白什么是真正的“量身订制”。

一位美国顾客订制了一个不锈钢制的油箱盖，他想在上面再加上搪瓷制成的品牌LOGO；还有人希望把他们花园里那棵心爱的树“移植”到车厢里，做成内饰的配件，这样做将耗费大量的金钱，因为需要检验树木的安全性和耐用性；更有人要求在车厢座椅上应用鸵鸟及水牛皮……这种千奇百怪的订单，恐怕世界上只有一个跑车品牌敢接手，这就是宾利，而完成这些奇怪任务的，正是宾利的专有客户订制部门Mulliner!

英国Mulliner公司在1760年就赢得了皇家邮政的合约，开始制造御用的马车，起点之高令人咋舌。劳斯莱斯和宾利于1959年收购了Mulliner。2002年，鉴于客户订制服务对宾利日趋重要，宾利把这个业务发展一日千里的部门正式改名为宾利Mulliner。两个世纪以来，Mulliner这个名字一直代表着最优秀的汽车制造技术。宾利Mulliner目前聘有130位负责不同工序的世界一流技师，他们所有的技术都是经过两三代不断钻研，代代相传下来的，这在整个汽车行业都不会再找到第二家。最令人津津乐道的是，宾利Mulliner鼓励准车主参与新车的设计，不论是想在车中安装家庭影院、雪茄湿度控制器，还是一个弹出式的迷你酒吧，甚至最先进的视讯会议系统，没有一样是Mulliner办不到的，而且任何一个细微之处都不会被忽略。英国球星贝克汉姆就曾委托Mulliner在他送给爱妻的礼物“欧陆GT”中，设计了一个写着维多利亚名字的化妆箱。



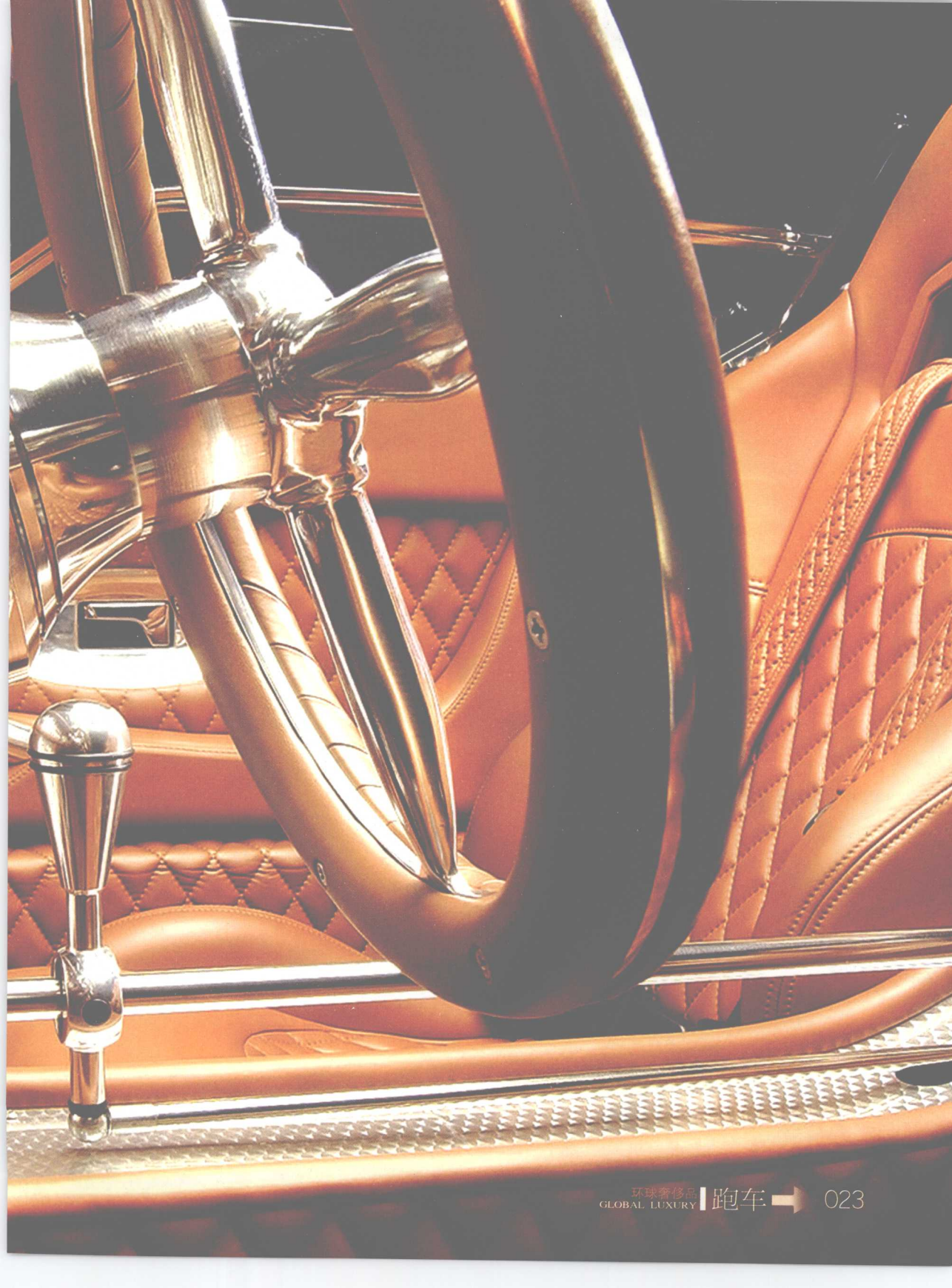


世爵有五大特点：一是世袭传承，二是量身打造，三是独一无二，四是手工制造，五是性能卓越。世爵不仅是一款豪华跑车，而且是一种贵族生活方式。

——世爵中国区总裁　马泰

Spyker

世爵



世爵 C8 Aileron GT

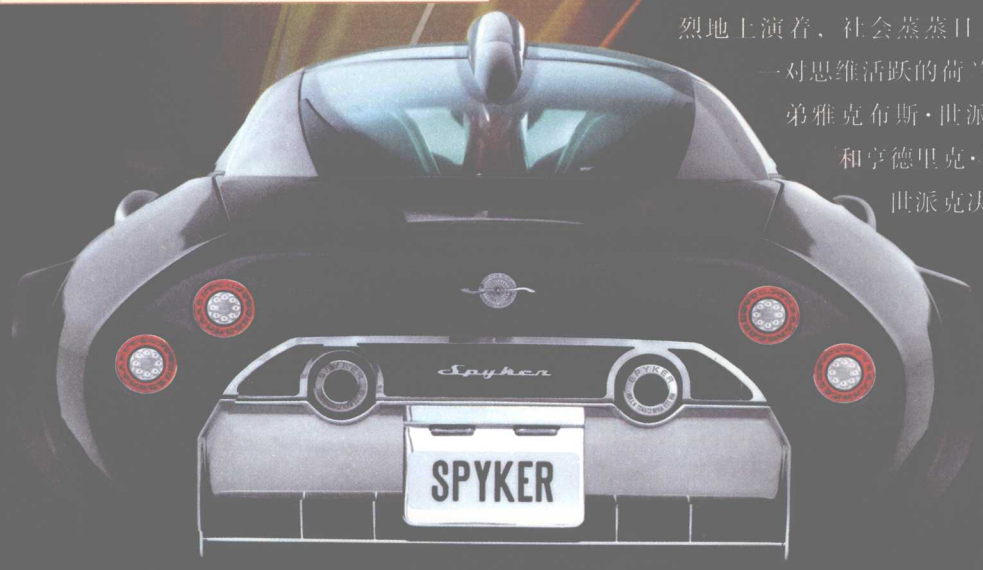
在 2008 年的日内瓦车展上，世爵发布了搭载 V8 引擎的第二代 C8 Aileron GT 跑车，向世人展现了它独特的跑车风范。豪华与高性能被充分的压缩到座舱中，大量的高品位铝饰和顶级的皮革相得益彰，在极富运动气质的外表下，世爵 C8 Aileron GT 的豪华内饰令人惊讶，高贵的气质自然流露。

动力系统方面，C8 Aileron GT 搭载的是一台取自奥迪的 4.2 升 V8 引擎，每缸 5 气门，最大功率 294 千瓦，与之相配的是一台 Getrag 开发的六速手动变速器。C8 Aileron GT 的标配非常丰富，包括双氙气大灯、蓝牙设备以及带有 GPS 卫星导航功能的音响系统，它还可以连接 iPod 播放器。在驾驶世爵 C8 Aileron GT 时不仅能感觉到强大的动力和更多的舒适性，同时还能享受到无与伦比的驾驶乐趣。该车价值 20 万欧元。

如果说，纯手工制作的传统标榜着世爵跑车的高贵身份，那么，与梵·高、伦勃朗的作品一起被荷兰授予“国家遗产”的荣誉则彰显了世爵跑车的艺术价值。拥有百年历史的荷兰世爵车厂，是全球最豪华的跑车生产商之一，从创立至今，世爵始终延续着订单制作、手工打造的生产方式。不同于法拉利、兰博基尼以及其他任何一种跑车，世爵不是量产车，每一款世爵车型当产量达到 500 辆时即停止生产。即使是同一款的世爵跑车，根据车主订制要求的不同，车的配置、内饰也不尽相同。可以毫不夸张地说，每一辆世爵跑车都是独一无二的孤品，同时也是永恒的艺术收藏品。

巨人的苏醒

世爵品牌最初以生产马车起家。19 世纪后期，第二次工业革命正在欧洲大陆轰轰烈烈地上演着，社会蒸蒸日上，一对思维活跃的荷兰兄弟雅克布斯·世派克和亨德里克·让·世派克决心





干出一番事业。1880 年，兄弟二人开始了马车制造生涯。颇具商业天赋的兄弟俩开发了一些在当时看来相当时髦的个性化服务，比如在马车上刻字、应用新型材料等。只用了十年时间，世派克兄弟就成为了荷兰最著名的马车制造商之一，他们的产品在报纸上被形容为“具有法国式的迷人魅力和美国式的轻盈灵活”。正如世派克兄弟自己说的那样，“我们的马车不仅是为了荷兰最有品位的人生产，同样也是为了那些在海外的王公贵族和重要首脑生产。”这句话充分印证了世爵的制造理念，而且在他们后来的汽车制造中更加体现了这个宗旨。

1898 年，世派克兄弟决定跨入汽车制造业，他们在阿姆斯特丹成立了一家名为 NV Industriele Maatschappij Trompenburg 的公司，将进口的奔驰汽车加以改型，创造出一个新的产品“世爵–奔驰”车型，这是荷兰最早的自制汽车。世派克兄弟不断对新车型加以改造，到了 1900 年，他们卖的汽车甚至比进口的奔驰贵一倍。但是皇室及富豪非常喜爱世爵汽车，因为世爵采用了真正的水牛皮内饰、专业的油漆以及精湛的工艺，对于想要彰显尊贵身份的人，还有什么比世爵更好的车呢？世爵的名字很快响彻欧陆，在英国的商贸媒体上，全是对于世爵的溢美之辞。

世爵工厂拥有 50 名汽车技师，来自荷兰、英国和德国。5 名技师同时配合才能开工生产一辆车。

同年，世派克兄弟为威廉敏娜女皇加冕制作了著名的黄金马车，直到现在，黄金典礼马车仍然作为一年一度荷兰女皇在海牙巡游的御用座驾。黄金马车让世派克兄弟走上了事业的巅峰，他们开始全力以赴地生产豪华跑车。



1903 年世爵公司推出了在当时极为先进的60 / 80HP 车型。这是世界上第一辆拥有 6 缸发动机和恒时 4 轮驱动、4 轮制动的汽车。同时期世爵还推出了“防尘罩底盘”的专利技术，装配了改进的底盘，使得汽车在土路上行驶时，能防止灰尘进入汽车内部。由于世爵汽车常常进行诸如此类的改良和创新，使得该品牌以卓越的品质和过硬的技术闻名于世。

一战前，世爵和荷兰飞机制造股份公司合并，并于战争期间生产了 100 架战斗机和 200 台航空发动机。世爵那个包含飞机螺旋桨的标识以及标识上镌刻的“执著强悍，畅行无阻”的座右铭也是这一时期推出的。战后，世爵重新回到跑车制造领域，并生产了著名的世爵 C4。1921 年，一台标配的 C4 打破了耐力赛纪录，持续行驶 36 天，运行了长达 30000 公里。一年以后，著名的车手埃哲驾驶 C4 刷新了英国布鲁克兰的双 12 小时耐力赛纪录。

世爵虽有百余年的历史，但这其中包含了 75 年的沉寂。1925 年，因为种种原因，

世爵停止了生产。直到2000年，世爵携惊世骇俗的C8跑车亮相英国伯明翰汽车展，这标志着巨人终于苏醒！世爵的复出，是命运大循环之后对于那些纯心追求超跑艺术的人的最高奖赏。

不可能完成的任务

在汽车刚刚诞生的年代里，人们想出各种方法来证明汽车的优势。1907年3月，法国《晨报》发出了一个挑战：谁能从北京驾驶汽车回到巴黎？很快，这个大胆的提议就吸引了25辆赛车前来报名，这其中也包括世爵。





那时中国正处于清朝晚期，外务部官员听法国大使说完拉力赛的事情后，立刻皱起了眉头。晚清政府认为，法国人是“醉翁之意不在酒”，他们真正的目的是探听情报，所以清政府拒绝让汽车进入北京。无奈清政府敌不过法国的气焰，只得勉强同意，附加条件是：最多只能放行8辆。

最终，5辆车和11位车手从巴黎来到北京，法国人路易斯·戈达驾驶的入门级的世爵14／18跑车也在参赛行列中。到达中国后，5辆汽车在京城的大街小巷试跑。老百姓看到这些稀奇古怪的玩意儿，充满了好奇，据说中文“汽车”一词就来源于此。6月10日，车队从使馆区的法国兵营出发了。

世爵C8敞篷版（C8 Spyder）

美国专供世界百万富翁阅读的《杜邦汽车精品购买者指南》将世爵C8 Spyder评选为“2006年最富有激情的车型”。这个评比通过对全球100多款最畅销最知名汽车的性能、设计以及在富豪心目中的位置进行筛选，最终世爵C8 Spyder脱颖而出成为优胜者。

2006年款C8 Spyder的车身为品蓝色，配以木兰色内室皮革，车头新添加了“鲨鱼鳃”，使车体看起来更具有肌肉感和爆发力，充分表达了世爵的设计灵感。连排气管上都有“Spyker”的LOGO，彰显了世爵独一无二的贵族气质，是一种尊崇身份的绝对代言。

在那个没有柏油马路、政治动荡的年代里，可想而知这场拉力赛有多艰苦。经历了重重波折之后，8月10日下午4点半，冠军赛车到达巴黎，整个巴黎为之轰动。法国人路易斯·戈达驾驶的世爵14／18跑车获得了亚军，虽然它比冠军晚了两个星期才到达，但是这部车在行驶过程中没有携带任何备件，两个多月来，除了电动机小修了几次外，没有任何一个部件出现问题。媒体和公众都被法国人和荷兰车的表现吓傻了，因为从来没有一款不经过改装的车可以在这样艰苦卓绝的比赛中取得如此优秀的成绩。

北京–巴黎汽车拉力赛是世界上第一个洲际汽车比赛，100年后，为了纪念在这个“不可能完成的任务”中取得亚军，世爵将品牌第一款超级SUV命名为D12Peking（北京）–to–Paris（巴黎）。

全球最具个性的跑车商

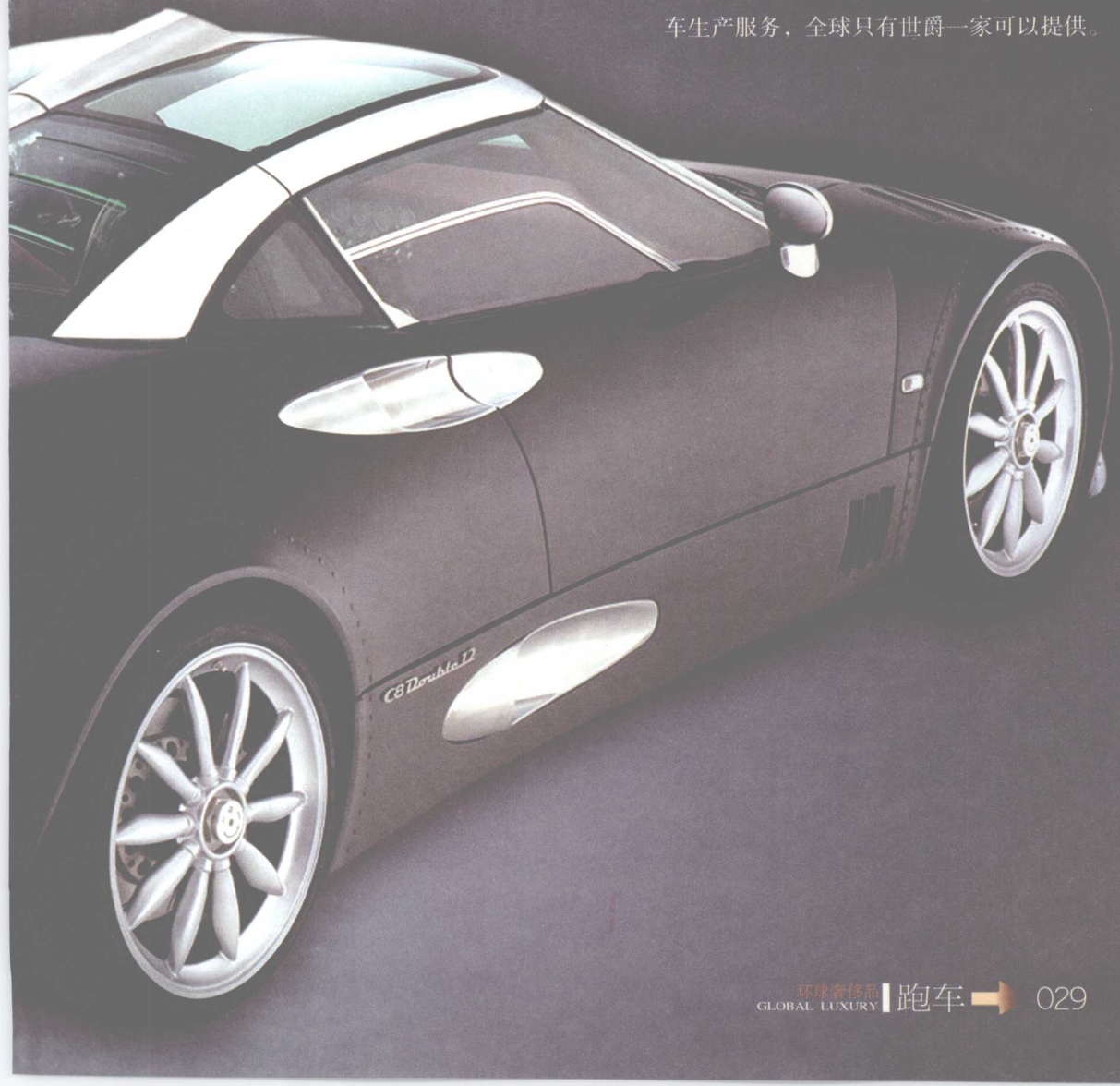
在这个充斥着流水作业的时代中，世爵依旧坚持手工造车。生产一辆普通的世爵需要725个小时，如果客户有特殊要求，则需要900～1000个小时。要知道，生产一辆劳斯莱斯需要250～400个小时，法拉



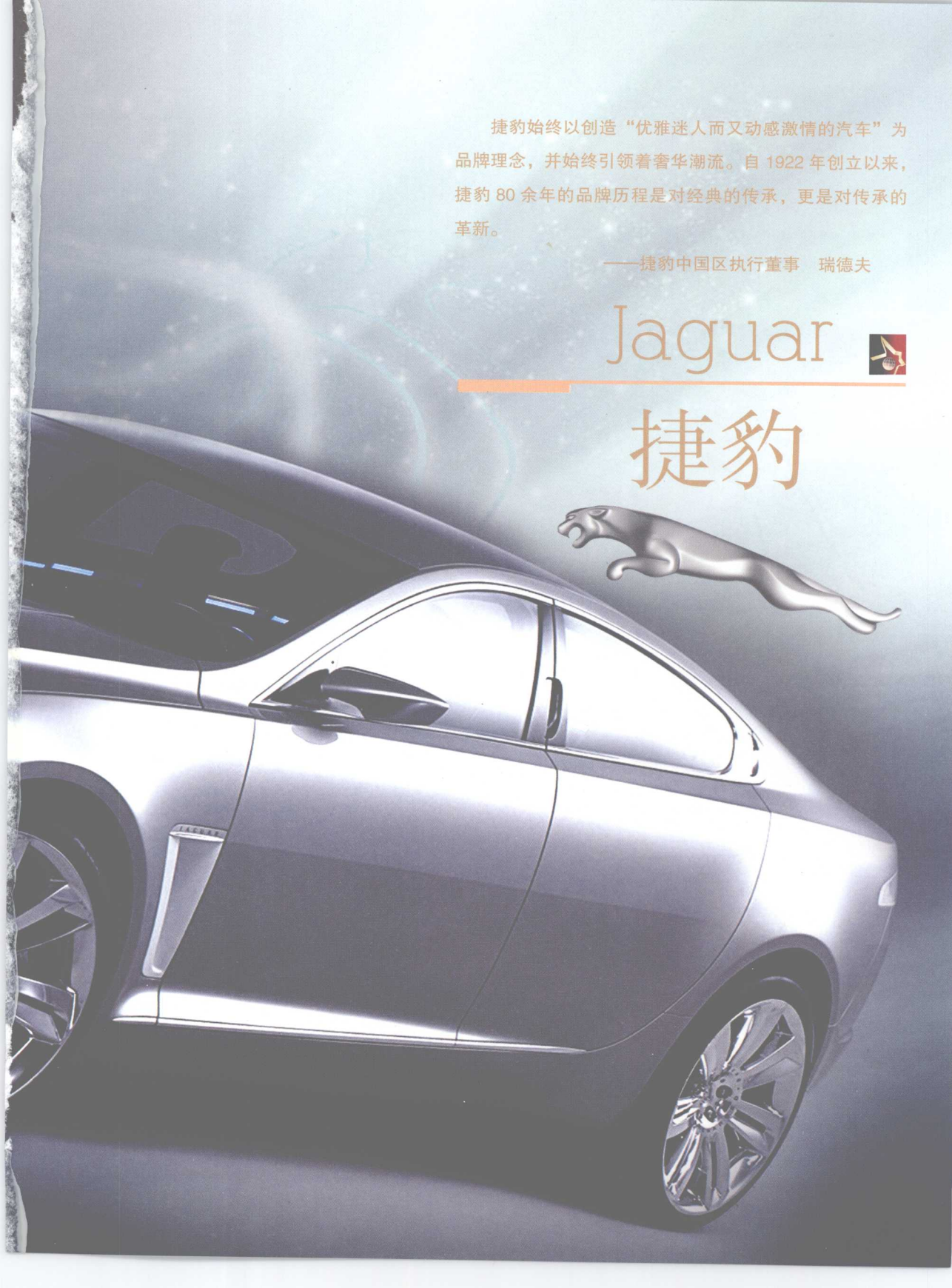
利需要 125 个小时。由此看来，世爵跑车动辄千万元的价格也就不足为奇了。

从全球来看，世爵的车主平均拥有 15 辆其他汽车，净资产超过一亿美元。他们都是狂热的汽车爱好者，他们并不把汽车看作是驾驶的机器，而将它们看成是一件永恒的艺术收藏品。

每一辆世爵车主都可以完全按照自己的意愿订制所有配置与部件。在订购世爵跑车后，该车的标识——底盘的编号也就和车主对应起来了。车主还可以通过厂方提供的个人网页获得该车每个重要部件的信息。在制造的过程中，该车的制造单可以随时更新，所以车主能够及时跟踪自己订购汽车的制造过程和维护历史。通过工厂的个性化网页，车主还能 24 小时跟踪爱车组装的每一个步骤，获得绝对第一手的资料，更可以根据个人喜好即时更新配置。这种纯粹个性化的汽车生产服务，全球只有世爵一家可以提供。




JAGUAR



捷豹始终以创造“优雅迷人而又动感激情的汽车”为品牌理念，并始终引领着奢华潮流。自 1922 年创立以来，捷豹 80 余年的品牌历程是对经典的传承，更是对传承的革新。

——捷豹中国区执行董事　瑞德夫

Jaguar

捷豹

英国捷豹汽车的标识被设计成一只纵身跳跃的美洲虎，其造型生动、形象简练、动感强烈，蕴含着力量、节奏与勇猛，是捷豹品牌形象的最佳诠释。

长久以来，捷豹以出产蕴含浓郁英伦气息的豪华跑车闻名于世，它在全球车迷心目中树立了典雅高贵的英国绅士般的形象。高贵、优雅、雍容、皇家气派……这些词汇不足以表达捷豹之美，正如它的另一个中文译名“美洲虎”所表达的，运动基因才是捷豹的骄傲。走近一辆捷豹，扑面而来的是其儒雅的气质，而驾驶一辆捷豹，真正感受到的是一种速度与激情。对于捷豹而言，它没有劳斯莱斯的华丽，没有宾利的洒脱，没有凯迪拉克的霸气，却依然能让人在内心深处产生一种难以言喻的自豪与骄傲，这就是捷豹的魅力——隐藏的力量，是不容忽视的。

用热情与理想打造的传说

JAGUAR

1922 年，在英格兰北部的海边小镇布莱克普，一位未满 21 岁的年轻摩托车爱好者威廉·里昂斯遇到了威廉·威斯利，而威廉·威斯利当时正在着手制作一部相当时髦的新式摩托跨斗车。目光独到的里昂斯发现，这些看起来平凡无奇的创造具有别致的外观，如果将这种机器投入生产，将获得巨大的利润。1922 年 9 月，里昂斯和威斯利用从银行透支的 1000



英磅，创建了斯瓦洛跨斗车公司。

在1927年，汽车制造商赫伯特·奥斯汀推出了一款迷你型轿车，即著名的奥斯汀7型车。为了将驾车兜风这种生活方式和理念带入更多的家庭中，奥斯汀7型车车型偏小、价格低廉，但不足之处是缺乏个性。里昂斯从中觉察到了另一个机会。他在奥斯汀7型车的底盘上换上自行设计的车身，从而创造出一款更为时尚的单排座轿车。由于当时正处于经济萧条时期，困顿的人们不得不降低对生活的期望值。但斯瓦洛公司使用了一些非常新奇和奢华的装备，在一定程度上淡化了经济衰退造成的打击，也给车主“装点了门面”，这些对细节的追求使斯瓦洛跃居行业内的高端行列。累积了一些资金后，里昂斯决定将公司迁至英国汽车行业中心地带——考文垂。

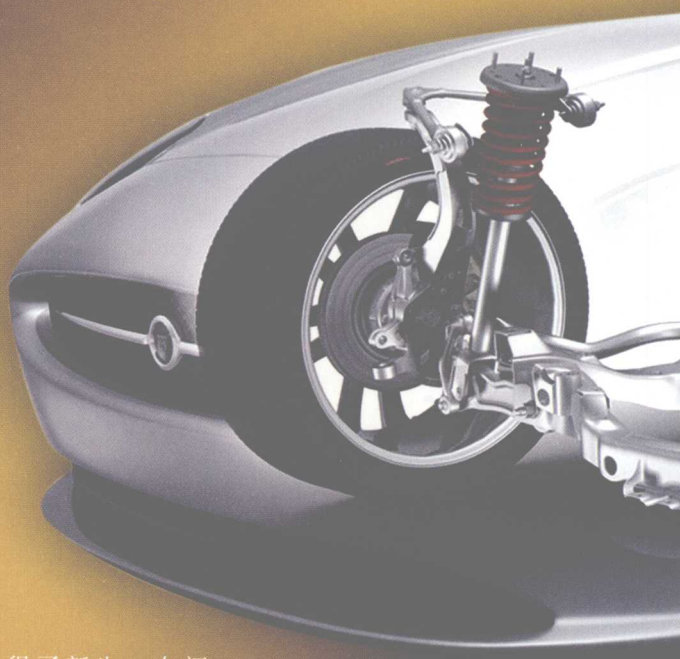
公司易址以后，强烈的创作欲念驱使里昂斯自行制造底盘和发动机。1931年公司推出了SS型号汽车，里昂斯是一个精明的广告宣传专家，他在1931年7月发布的“等一等！SS来了”的广告，撩拨着驾车者的心，也激荡了整个汽车界。不管是这个广告，还是SS本身，都是新颖、独特和上乘之作！1934年的冬天，里昂斯重组车厂，专心负责制造汽车，里昂斯将公司名字改成了SS并且上市。由于公司生产的新车型逐渐增多，为了与SS车型加以区分，里昂斯将新车型更名为“捷豹”。正当SS公司突飞猛进之时，第二次世界大战爆发了。战后，SS的名称因与纳粹的缩写相同而给公司蒙上了一层阴影，里昂斯决定另行命名，因此在1945年，里昂斯将公司的名字改为“捷豹”。

1948年，XK120敞篷跑车诞生了，它凭借出色的车身形象颠覆了整个车展，现在看来，它生来就注定是改变捷豹命运的最伟大的跑车。



全新捷豹 XK

全新 XK 是新一代捷豹的标志，被誉为跑车领域里最具创意与灵感的车型，也是捷豹有史以来技术工艺最为先进的一款车型，同时还继承了跑车的精髓品质——真正令人震撼的驾驶体验。价值 150 万元人民币的全新 XK 配备一款四凸轮轴、4.2 升自然进气 V8 发动机，在转速为 4100 转 / 分时可输出 420 牛顿·米的最大扭矩。XK 敞篷跑车和双门跑车具有电子限速 250 公里 / 小时的极速，敞篷跑车百公里加速只需 6.3 秒，双门跑车只需 6.2 秒。



XK120 的畅销使捷豹即刻告别了战争的阴影。之后捷豹不断根据 XK 系列加以改良，其生产出来的多款跑车，在参加勒芒 24 小时耐力赛时都取得了优异的成绩。

1956 年，里昂斯因在汽车领域做出的贡献而被册封为爵士。1968 年，里昂斯爵士将捷豹和英国汽车公司合并，意气风发的捷豹还兼并了多家汽车公司，成为了那个时代汽车制造业的霸主。整个 60 年代，捷豹走在了世界车坛的最前沿。

1972 年，71 岁的里昂斯爵士退休了。在当时，公司已生存了 50 年左右，并且成为当时世界上最受瞩目的汽车公司。然而，随着 1985 年里昂斯爵士的辞世，捷豹公司也走上了下坡路。1989 年，捷豹被美国福特公司以 40.7 亿美元的价格购入，并作为一个完全独立的子公司存在，濒临破产的捷豹获得了新生。在福特公司的帮助下，捷豹走出了困境，并且在赛车方面不断传来好消息。到了 20 世纪 90 年代后期，新款的 XK、XJ

捷豹是英国人心目中最能代表英国豪华汽车的品牌，捷豹 XJ 车系为英国总理座驾，向世人展示着它的高贵；捷豹 S 型车系，向世人宣告着这是一个充满活力的品牌；而捷豹 XK 跑车系列每一代的演进，则完美地阐释了创新对于捷豹品牌的涵义。



系列、R 系列，S-type 依次登场了。捷豹终于恢复了它在上世纪 50 年代的声誉，再度成为跑车界一颗耀眼的明星。2008 年，捷豹被拥有 136 年历史的印度塔塔集团收购，但是福特公司仍会为其提供技术支持。

挑战地面极速的勇士

JAGUAR

威廉·里昂斯爵士在年轻时经常参加汽车竞赛，因此捷豹的体内自然蕴藏着天生的战斗血统，而它的名字更是象征了地表上最迅猛的动物，所以追求速度是捷豹的天性。从 1933 年第一次参加国际性的赛车活动起，捷豹便开始了它辉煌赛车史的序章。

捷豹在赛场上的黄金时期是从 XK120 的诞生开始的。1949 年，捷豹公司借出了三部 XK120 赛车给著名车手彼得·沃克、莱斯利·约翰逊和泰国王子比拉参加在银石赛道举办的跑车类产品大赛，结果比拉运气不佳，途中爆胎，而其余二人则包揽了前两名。次年 10 月，莱斯利·约翰逊邀请他的朋友斯特林·莫斯担任副驾驶，一起奔赴巴黎附近的蒙特雷里赛道参加了一场 24 小时耐力挑战赛，最终以 173 公里 / 小时的平均时速再度登上冠军宝座。在欧洲赛场取得的成功并没有让 XK120 停住脚步，它将追逐的目光瞄向了美洲大陆。1954 年 6 月 13 日这一天注定要载入史册，车手阿尔·科勒尔驾驶着 XK120



FHC 在新泽西的 Linden 赛道获得了著名的纳斯卡赛冠军。凭借着优异的性能，在 70 年的赛车史中，捷豹七次在勒芒国际汽车耐力赛中夺冠，两次在世界运动汽车锦标赛中获胜，并在蒙特卡罗和其他无数赛事中力拔头筹。赛场上的胜利使捷豹在跑车界极负盛名，更使它成为英国跑车的代名词。

捷豹与热爱它的名人们

JAGUAR

翻开捷豹的车主名单，你一定会惊得目瞪口呆。在名单上，长长的一串都是政要和明星，包括英国皇室、英国首相、迷人的玛丽莲·梦露、个性生活偶像拉尔夫·劳伦、政界名人卡尔·罗夫……

如果让你猜猜前首相托尼·布莱尔的官方座驾是什么，你大概会脱口而出："不是劳斯莱斯，就是宾利！"实际上，二者都不是，在伦敦唐宁街 10 号的首相官邸里，托尼·布莱尔的爱车是更为优雅低调的捷豹 XJ8。由全铝车架制成的 XJ8 具有房车外形、跑车魅力，那份饱含激情的典雅正是英伦跑车的经典格调。

奥迪卡影帝尼古拉斯·凯奇最大的爱好是收集摩托车和跑车。在他的所有收藏品中，最昂贵的当属一部 1955 年出品的捷豹



D-type XKD 546。后来，热衷于慈善事业的凯奇忍痛将这辆捷豹推上了拍卖台。虽然拍卖品中有很多名车，然而价值最高、最出风头的仍是这辆捷豹，它原本估价在 56 万至 84 万美元之间，最终却以 93.5 万的高价转手新主人。

2000 年，凯奇在电影《极速 60 秒》中担当主演。这是一部耗资巨大的汽车动作片。片中不但有 40 分钟的追车镜头，更有一场 90 辆车的连环大撞击的好戏。一番狂飙之后，凯奇入戏太深，购车的念头蠢蠢欲动。2001 年影片上映的时候，凯奇的座驾已换成一部崭新的捷豹。捷豹载着这个神秘美男子，从大荧幕到大千世界，一路飞驰。

蒂姆·亨曼被看作是英国网球的一面旗帜，有人说，一身贵族气息的他代表了英伦网球的全部。英国有句俚语叫做“车如其人”，亨曼的银色捷豹跑车 XKR 无疑表现了他在赛场上动感与优雅并持的气质。亨曼是最早拥有 XKR 的车主之一。银色车身、黑色车顶的 XKR，彰显着比其前辈 XJ-S、E-type 更为华美的气息。“在我没有看到新款 XKR 之前，我认为 XK8 是最好的车，不过，真正感受了 XKR 之后，我被它深深震撼了。”亨曼如是说。

80 年来，捷豹历史上出现的名人不计其数，不知应该说是捷豹成就了驾车人的非凡品位，还是名人们成就了捷豹的高贵印象。



今天的保时捷已不是单纯的汽车品牌，它象征着汽车的活力与个性。保时捷是跑车的拓荒者、德国大众的鼻祖，有着太多的第一和保时捷的名字放在一起。

——保时捷首席执行官　温德林·魏德金

Porsche 保时捷



70多年前，一位狂热的汽车迷说：“我四处寻找，但始终没有找到梦寐以求的车，因此，我决定亲手打造一辆。”今天，这位车界天才开创的品牌——保时捷已然超越了汽车的概念，而成为实现人类运动梦想的超凡机械，成为一种用金属提炼而成的思想。

人们热爱保时捷，在人类创造的运动机器中，唯有保时捷是最接近上帝的作品，它将感性魅力与理性智慧完美地结合于一身。有史以来生产的保时捷中，大约70%仍然在路上行驶，这是其品牌可靠性最有说服力的证明。同时，这些仍在行驶的保时捷无声地证明着：每一辆保时捷都是永恒的经典！

至善者不息

回顾汽车工业百年历史，总能看见一位巨人的身影，那就是费迪南德·波尔舍



1999年末，由“世纪之车”评选委员会发起的“20世纪最伟大的汽车工程师”评选中，费迪南德·波尔舍以最高分当选。在波尔舍数十年的汽车生涯中，最令人津津乐道的是，他左手设计平民车——大众甲壳虫车，右手研发纯种跑车——保时捷，能将这两种极化理念兼顾发展的，百年车史唯有波尔舍一人。

纯种跑车是波尔舍的最爱，1930年12月16日，在几位投资者的帮助下，55岁的波尔舍在斯图加特成立了保时捷设计股份有限公司，专门开发汽车、飞机及轮船的发动机。二战期间，波尔舍曾参与过德军坦克的研制工作，战后被盟军指控为战犯关进法国监狱。1948年，获释后的波尔舍重操旧业，这一年，第一辆以“保时捷”命名的356型（因先后进行过356次设计变动而得名）跑车诞生了，这辆功率为30千瓦、铝制车身的跑车，由于在一次重大比赛中出人意料地战胜了许多欧美名车，一夜之间成为妇孺皆知的英雄，保时捷的地位由此得以确定。1952年1月30日，就在保时捷356型跑车



开始为公司赢得荣誉时，费迪南德·波尔舍先生因病去世，终年77岁。

父亲去世后，费利随即肩负起经营的重任。1963年，25岁的费利之子费迪南德·亚历山大·波尔舍创造了历史上最重要的车型保时捷911，并在1963年法兰克福车展上引起轰动。后来，911系列衍生出多种车型，成为保时捷经久不衰的经典。

和其他著名跑车品牌一样，虽然保时捷的品质有目共睹，但是它并没有逃过经济危机的命运，20世纪80年代，保时捷的跑车产量锐减一半，公司用大幅降价及裁员的办法才得以稳住阵脚。直到1993年发表Boxster概念车后，保时捷的命运才重现曙光。这部敞篷跑车于1996年量产后，在全球造成一片抢购热潮。1998年，保时捷又乘胜追击，于日内瓦车展发表了全新的911敞篷车。70多年来，保时捷追求完美的思想随着时代不断演变，但有一样东西被忠实地保留了下来——那就是保时捷的运动血统。

运动从这里开始

无论是费迪南德·波尔舍本人的扬名，还是保时捷公司的成功，很大程度上要归功于家喻户晓的“甲壳虫”。费迪南德·波尔舍在55岁时才建立自己的保时捷公司，在此之前，这位汽车天才已在车界打拼了30多年。在戴姆勒公司与奔驰公司合并前，他曾出任戴姆勒公司的总工程师，两家公司合并后，他又担任了梅赛德斯-奔驰公司的首席工程师和公司董事。那时，他设计的“亨利王子”系列大型赛车，先后拿下了27场比赛中的21个冠军。尽管如此，费迪南德·波尔舍还是有不得志之感。他想要设计生产一

保时捷一共有四种颜色的刹车卡钳：黑色、银色、红色和黄色，其对应的刹车盘等级依次升高。



卡雷拉 GT（Carrera GT）

“卡雷拉 GT”流线型车身、赛车化引擎、澎湃的动力、无与伦比的操控性让每个狂热的车迷“想入非非”。最快时速 330 公里，0～100 公里／小时的加速仅为 3.9 秒，“卡雷拉 GT”是当之无愧的“速度之王”。

保时捷打造“卡雷拉 GT”的目的就是为了展示跑车工程技术的最大可行性。“卡雷拉 GT”面世之后并没有仅仅变成技术博物馆的藏品，而是成为了一款在路上飞驰的跑车。到 2006 年 4 月停产时，以纯手工方式制造的“卡雷拉 GT”总产量只有 1270 辆，售价 48.4 万美元。

款大众汽车，让汽车被更多人利用，而不仅仅是有钱人的专属，但是梅赛德斯-奔驰始终不愿意降低身价，1928 年费迪南德·波尔舍离开了奔驰公司。

没想到，波尔舍的理想竟然和希特勒不谋而合，在所有的独裁者中，希特勒是个真正的汽车迷。1933 年当选德国总统后不久，希特勒就召集内阁开会，讨论轿车普及的问题。最终，希特勒把设计“国民轿车”的任务交给了波尔舍。这回，波尔舍终于可以大展拳脚了。

1936 年 10 月，3 辆样车终于按时完成，并顺利通过了德国汽车协会 5 万公里的严格测试。1937 年 2 月，波尔舍借助奔驰公司车厂打造出了 30 辆原型车，但这些车实在太丑了，于是一个恶毒的绰号被加在了它们身

上——甲壳虫。出人意料的是，人们发现“甲壳虫”一词具有惊人的“公关效应”，简单易记，朗朗上口，最后竟成为国民轿车的正式名称。

二战后，大众汽车公司正式量产“甲壳虫”，到 2003 年 7 月 30 日，最后一辆（也就是 21529464 辆）老款“甲壳虫”驶下墨西哥普埃布拉的生产线，费迪南德·波尔舍的“虫子”风靡了 68 年，成为世界上最流行和最受人喜爱的汽车。

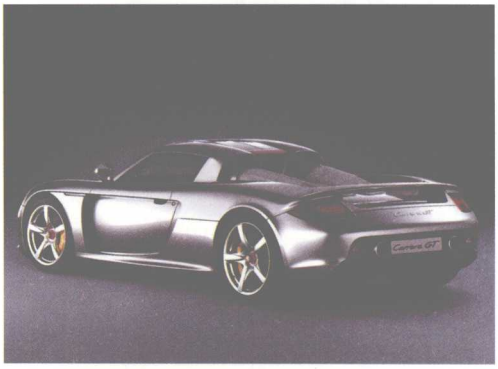
世界上最“长寿”的车系



世界上的著名跑车，大多是只生产几代便销声匿迹，而且代代车型不尽相同。跑车历史上最成功的长青跑车，当数保时捷 911。如把历代保时捷 911 摆在一起，很轻易地就可由外形特征认出它们是有“血缘关系”的，这种关联性正是保时捷 911 声名大噪、备受瞩目的因素之一。超越时间，这就是经典的价值所在。

1963 年的法兰克福车展上，费迪南德·亚历山大·波尔舍设计的保时捷 911 首次亮相便掀起了一股狂潮。独特的大灯、鲸鱼形的尾部、垂直的挡风，牢牢吸引了人们的眼球。其实，这款车当初的名字是 901。这名字引起了法国标致汽车公司的极大关注，因为他们已经把所有中间位数为 0 的三位数字标识登记注册为该公司所生产的车型商品号。因此标致公司提出申诉，坚持自己的权







利。保时捷当时还只是一个拥有 1000 名工人的小企业，他们不得不做出让步，于是在第一次量产时，保时捷把新跑车更名为“911”。

虽然十多年后，保时捷推出了 928 作为新的顶级车型，但是车迷们并不买账，他们对 911 深信不疑。所以保时捷的工程师们只

得重新回到 911 车型上来，对它加以改进。40 多年来，911 家族不断壮大，包括了 carrera 系列、twarga、turbo、gt3 和 gt2。现在，保时捷 911 已经成为世界上生产时期最长的一个跑车系列，至今，仍有不少人因为它恒久的魅力而购买 40 多年前诞生的 911。保时捷 911 系列是整个德国乃至整个世界最传奇的车型之一，相信在任何人的心目之中，保时捷 911 都会有它的一席之地。

永恒的盾形标志

保时捷又被译为波尔舍，其汽车商标选用公司所在的斯图加特市的盾形市徽，以“PORSCHE”横写字样为盾冠，中间的黑马表明这里早在 16 世纪就以产名马而闻名，上有“STUTTGART（斯图加特）”字样，背



景上的鹿角告诉人们这里曾经是狩猎的好场所。整个车标以德国国旗原色黑、红、黄作为搭配，金黄的底色则表示成熟了的麦子，预示五谷丰登，黑色代表肥沃的土地，红色象征着人们的智慧和对大自然的钟爱。公司名称在上方最显眼的地方，美丽的田园景色象征着公司辉煌的过去和美好的未来。

在全世界车迷心中，经典的盾形标志即高品质跑车的代表，对于保时捷来说，打造世界上最顶级的跑车不仅仅是一项工作，而是一种充满乐趣的挑战。例如，在高温、室温、以及零下 10 度三种条件下，保时捷折叠车顶必须打开和关闭 6000 次，侧窗必须打开和关闭 40000 次，车门必须大力关上 100000 次……不对质量设定上限，这就是保时捷对于质量的定义。

911 Turbo

从 1974 年保时捷公司在巴黎车展上展出第一代的 911 Turbo 至今，911 Turbo 车型已经历了五代的沿革。如果说 911 车系是象征保时捷稳坐纯种跑车车坛王者地位的皇冠，那么以涡轮增压与顶尖科技加持的 911 Turbo，就可以说是皇冠顶端最璀璨的钻石。

价值 200 多万人民币的新一代 911 Turbo 动力系统搭载经典的水平对卧 6 缸引擎，可提供 350 千瓦的最大功率。保时捷公司将“可变气门正时与扬程系统”与拥有“可变涡轮叶片几何技术 (VTG)”的双涡轮增压器结合在一起，开创了汽油引擎车的一项全新技术。若选配 Tiptronic S 手自一体变速箱，911 Turbo 百公里加速仅需 3.7 秒。



摩根工厂的人都不是百万富翁，在我们这里摩根汽车才是百万富翁。

——摩根主席　查尔斯·摩根

Morgan 摩根





MORGAN

在跑车领域存在着一个以古典韵味著称的品牌，这就是英国的摩根。100 年来，摩根持之以恒地坚守着其品牌的古典特色和纯手工制作工艺，在现代摩登简约的跑车世界中独树一帜，成为真正的古典跑车之王。在整个跑车行业并购成风的大气候中，摩根车厂奇迹般地保存了下来，并依旧延续着家族经营模式，这一点就连劳斯莱斯、宾利都没有做到。

摩根的历史比法拉利和保时捷还要悠久，之所以名声没有前二者那样如雷贯耳，是因为摩根只服务于一小部分高端人群。这些买主多少有些疯狂，但个个都脾气好，有耐性，为了得到一辆摩根跑车，这些人什么都能忍受，包括等待五六年的时间，目的就是为了有朝一日，能驾驶着摩根车招摇过市。

古典跑车之王

20 世纪初，三个英国青年走出学校，到斯威顿大西部的铁路工厂当见习工程师。这三个人就是亨利·劳斯、W.O.本特雷和 H.F.S. 摩根。后来，他们每个人都成立了自己的汽车公司。在 20 世纪 30 年代世界经济大萧条时期，本特雷的公司被他的竞争者亨利·劳斯的劳斯莱斯公司收购。劳斯莱斯虽然已成为高贵身份的象征，但劳斯莱斯公司还是没有逃过破产的厄运，最后在 2003 年被宝马



集团收购。只有摩根建立的公司生存了下来，现在由他的孙子查尔斯·摩根经营着。

摩根的历史上有太多的“不可思议”。1906年，25岁的H.F.S.摩根由一个修理铺起家，4年后，他开始制造三轮汽车。让人难以置信的是，当时摩根的三轮赛车比四轮车还要快，甚至为了公平起见，曾经被要求在比赛中晚一圈起跑！1936年，摩根开始生产常规的四轮车，并在第二年推出了4/4车型。这一车型一直生产到20世纪90年代，期间只是根据政府法令和市场的需要，在发动机设计和技术的先进性上有轻微改进。

那时候，很多人都讽刺摩根车是过时的老古董，为了证明自己的实力，摩根于60年代在英国、欧洲和美国成功地举办了一次大规模的汽车拉力赛，并在比赛中战胜了那些来自于更有名的竞争者的“现代车”。这一赛事中最引人注目的是1962年法国勒芒赛，摩根车在2公升组的24小时耐力赛中一举

气流8号（Aero 8）

当摩根车厂在2000年日内瓦车展上展出“气流8号”时，立即引发了轰动，可以说那是1964年以来车厂第一次推出一款全新的车型，而“气流8号”也没有让任何人失望，尽情展现着英国古典跑车风情。它配置了宝马4.4升V8发动机，不但性能强劲，而且达到了下一代欧洲废气排放标准。而真正的尖端科技体现在车架上，与奥迪、法拉利的立体框架相比，“气流8号”的厢型车架是最新技术成果，它非常轻，达到了空前的刚性强度。为了展示先进的技术，摩根公司特意在日内瓦车展上将一个底盘摆放在样车旁边。“气流8号”售价高达10万欧元。



夺魁。这是一辆经特殊改进的普鲁斯 4 型车，它在赛前的总体评估中被排在第 13 位。具有讽刺意味的是，30 年后，大赛组委会拒绝一辆相似的车参赛，理由是它“看起来太过时了”。

当然，在驾驶过程中，摩根不会时刻用“30 年代”为难你。摩根跑车是唯一还在使用木料建造车身框架的品牌，然而在古色古香的外表下它却拥有惊人的性能。摩根跑车很少有真正的竞争者，尽管现在有许多世界闻名的跑车，特别是欧洲车型，仍然大部分保持手工制作，但没有任何一种像摩根一样纯粹和与众不同。也许摩根公司最大的竞争者正是它自己，在 1992 年公司的订货单上，等待提货的买主已排到了 10 年以后。当然，“摩根的感觉”意味着你的跑车很独特，也意味着你必须等很长时间才能成为少数摩根汽车拥有者中的一员。

来自“排忧解难”节目的忧虑

1989 年春天，一件意想不到的事打破了摩根公司的平静。当时一家英国电视台正在做一个名为“排忧解难”的节目，内容是深入一个公司内部，由一位顾问对该公司作出评价，并提出改革意见。这个节目的第 5 集

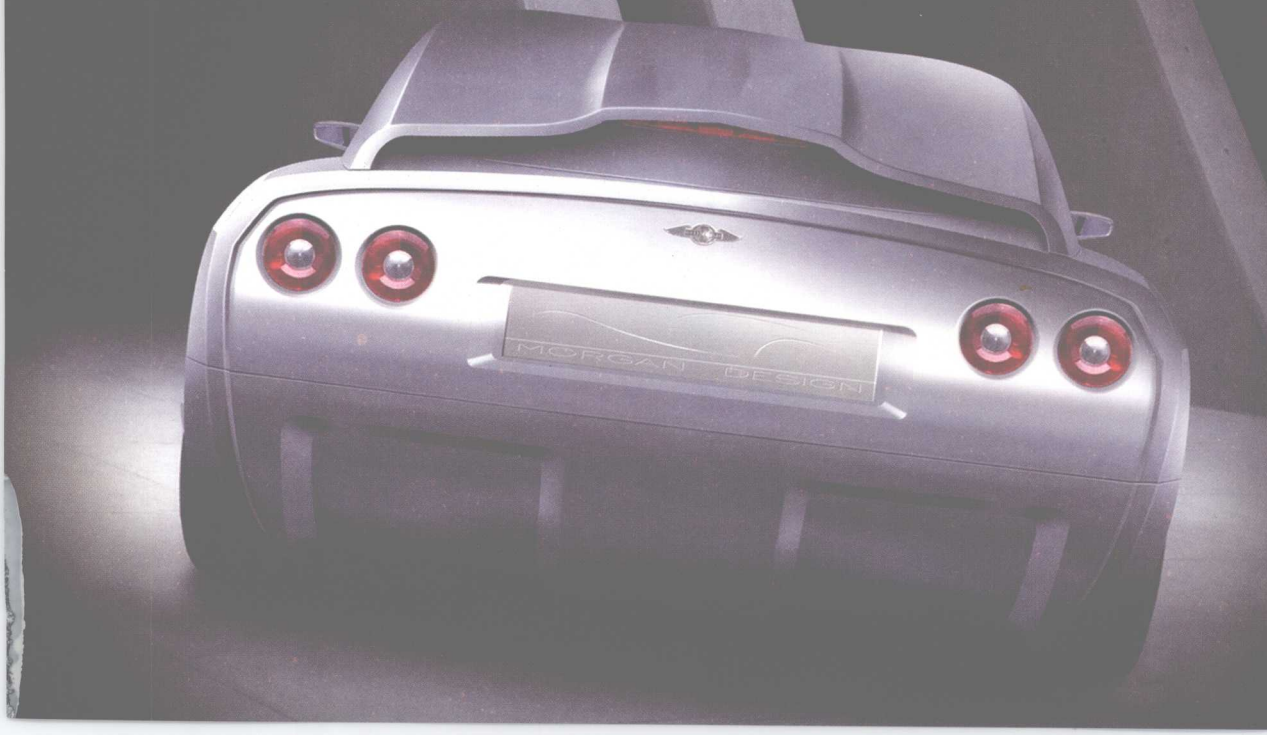
便是以摩根公司为主题的。出人意料的是，这一集节目并没有按计划播出。在节目播出的前一天试播时，查尔斯·摩根给一家报纸写了一封公开信，大意为：

“约翰先生（即节目中的顾问）认为，我们应该提高车辆的售价，并投资兴建一个新的工厂，从而在短期内把产量翻番。他的方法将导致摩根传统制造方式的重大改变。我们极不赞成他的方案。我们相信摩根循序渐进、谨慎变革的政策将使我们能够保证车的质量及其独一无二的魅力，并进而确保它在可以预见的未来生存下去。我们很感谢约翰先生的意见，但我们并不准备采纳。”

这之后，约翰乘坐私人司机驾驶的沃尔沃轿车来到摩根工厂，一下车，他就还击说：“他们从尽可能原始的状态开始制造，但他们似乎引以为荣……我很奇怪他们为什么不从种树开始。”作为对约翰的答复，一位摩根雇员说：“你应该想到，一个想教给汽车公司如何运营的人，至少应该能够自己开车。”

最终，这一期的“排忧解难”节目拖到1990年5月才播放。与此同时，查尔斯·摩根也处于深深的矛盾中，一些必要的改革似乎事在必行，但是他还没有下定决心。查尔斯·摩根始终记着保时捷公司的创始人说过：“创业者建立一个公司，他的儿子巩固公司，而他的孙子将最终毁掉它。”查尔斯·摩根，

如果用现在的技术标准来衡量摩根工厂的布局，工程师们会认为这是生产史上的一个噩梦。工人们用手把车推来推去，进进出出于工厂的各个车间。汽车在一个地方加工几个星期后，再被推走，偶尔还会折回前一道工序。每辆摩根车在整个工厂的旅行往往要花3个月！





老摩根的孙子，必须决定变革究竟能拯救公司，还是会毁了公司。

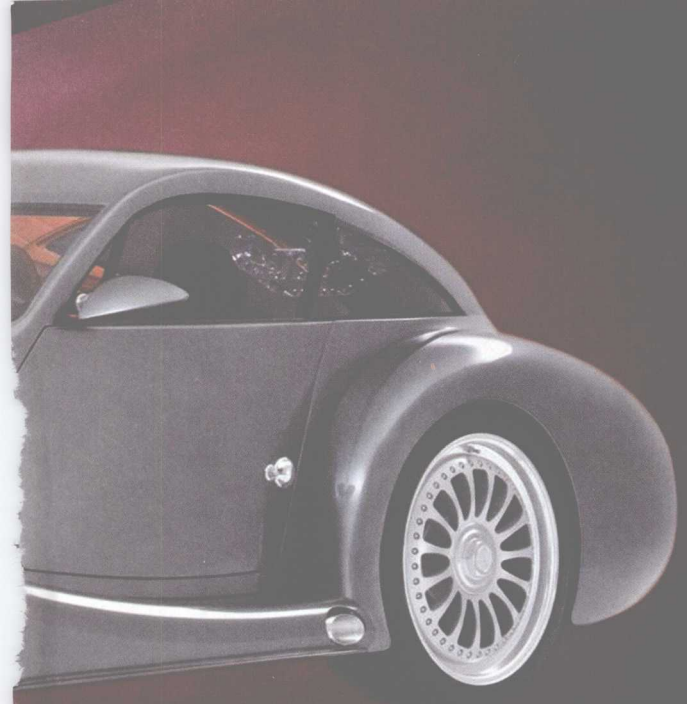
查尔斯·摩根最终决定在用传统方法设计和制造汽车且保留其精华的前提下，融入先进的技术。一辆崭新的摩根跑车要能够用现代科技表达传统的造车观念，它应该是对理想的诠释。这一决策很快就取得了成效，“气流 8 号”、“空中之王”和“生命之车”新车型接连诞生，源源不断的订单也是最好的证明。

空中之王（AeroMax）

价值 19 万美元的摩根“空中之王”最初是由巴林兄弟银行主席 Eric I. Sturdza 王子委托制造的。为了在长途旅行中营造舒适空间，它被定义为旅行跑车，这一总体概念完全由买家确定，并最终由设计师完成绘制。根据以往摩根顾客的反馈意见，这次摩根在该车上针对腿部空间、硬木车架和车内皮饰以及车尾行李箱空间都大做文章，力求在每一个细节上满足顾客的需求。

亘古不变的“摩根精神”

摩根的厂房创建于 1919 年，位于英格兰中西部的马尔文·林克，90 年来，这个工厂始终保持着最初的样子。摩根跑车的生产方式可以称得上“亘古不变”了。除了发动



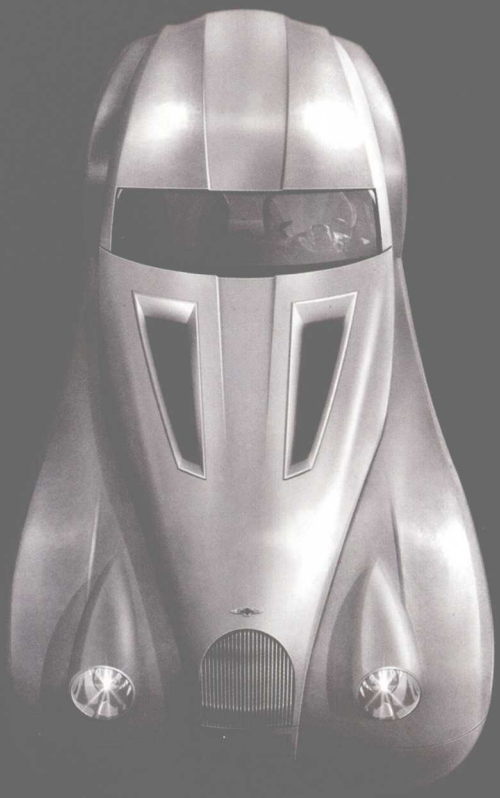
的坐垫也是由缝纫工用老掉牙的猴牌缝纫机一针针缝出来的。最后由资深技工把整车开出去做测试。

查尔斯·摩根解释这样做的理由说："我们不愿意仓促行事。我总是对心急的客户解释，一辆汽车从订货到交货，不会超过一年半。但是假如短于6个月，我就会担心它的质量。摩根工厂出品的汽车每一辆都一丝不苟。而且我们的订单已经排满五六年了。"耐心等待也是一种考验，购买摩根跑车的英国买主通常要等候5年。外国客户有优惠，也得等一年至一年半。对于摩根爱车族来说，长期等候本身也是一种享受。

机、传动系统、计量器等一些关键电子元件外，车的所有部件都在本厂的车间内制造。查尔斯·摩根说："我们不打算从事大批量的制造，与其像当今许多汽车制造厂那样如同压模子一般千篇一律地大批量生产，我们宁肯用双手一个一个地拧紧螺丝。"

当今许多汽车制造公司通常是每分钟生产一辆或两辆汽车，而摩根工厂的150个工人每个星期最多生产10辆汽车，车厂全年总产量大约是500辆。查尔斯·摩根解释说，"产量有限的主要原因是我们的生产方式与众不同。我不能跑到大街上随便拉个什么人就让他进摩根厂做工。这里的工人都是事先培训过的。"

在摩根工厂的装配车间里，技工们用手将发动机、变速箱、前后桥等等组合成一辆汽车。在车身制造车间里，细木工更是用手仔细雕刻着由比利时进口的名贵木料，真皮



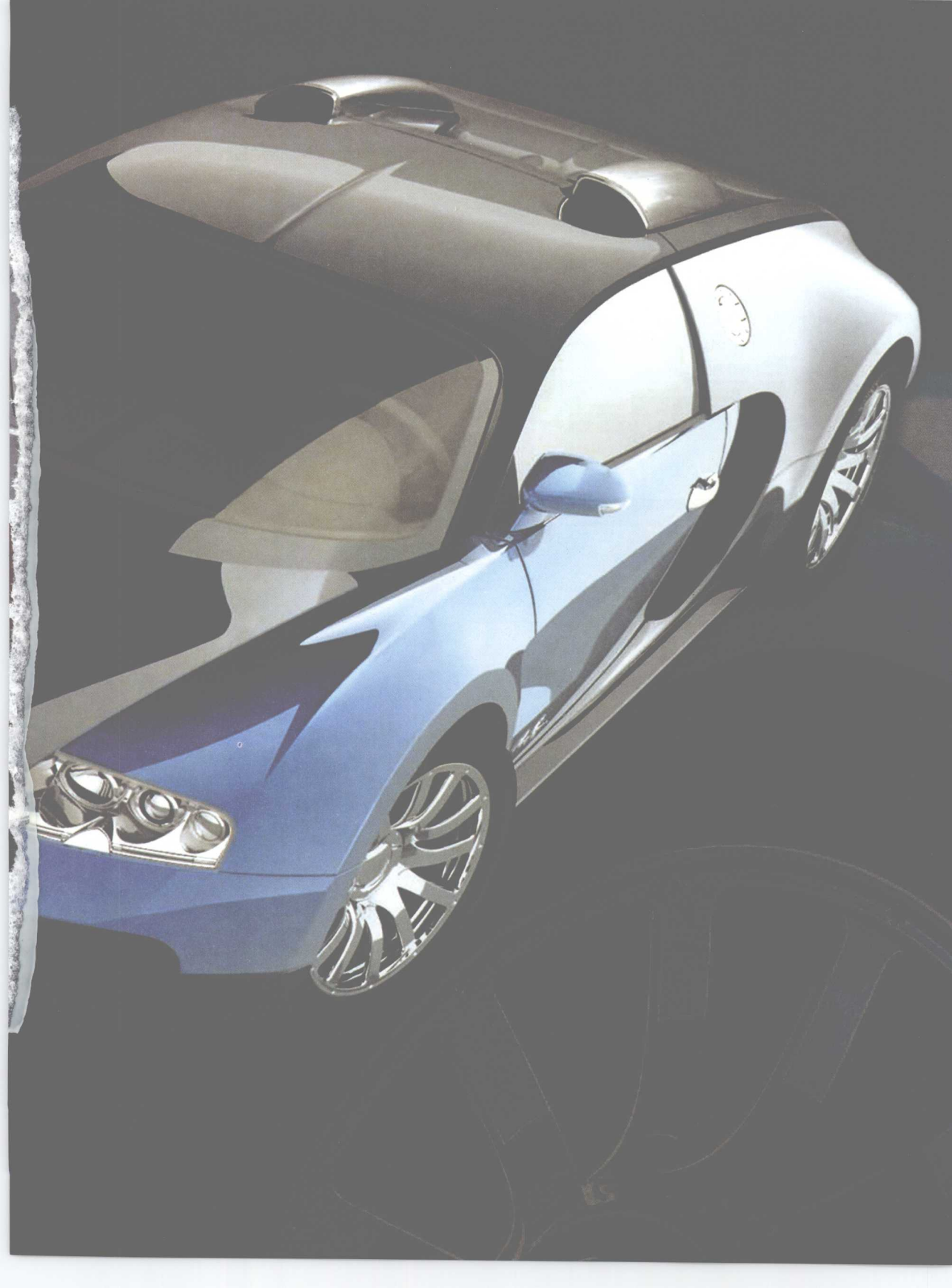


对于制造汽车这件事来说，美丽没有止境，昂贵没有尽头。

——布加迪创始人　埃多尔·布加迪

Bugatti

布加迪

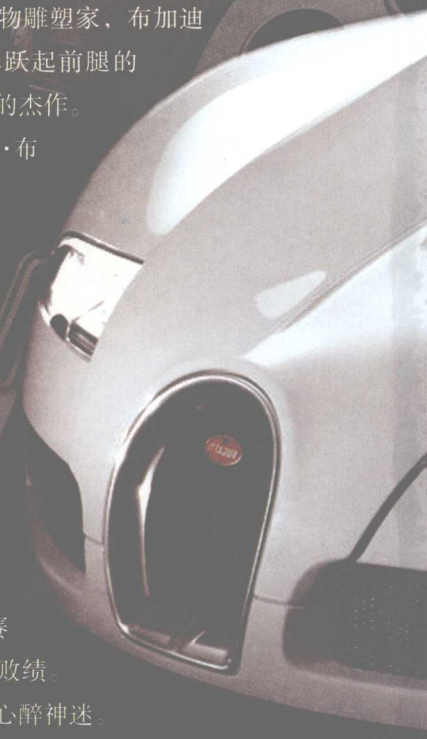


布加迪“卫航”的售价是惊人的，110 万欧元足够在北美洲的范库弗峰或者多伦多买一幢非常好的房子、一艘游艇或者在一个不错的城市享受退休生活。但是，对于那些能够花 1 亿多美元买一座房子，2 亿多美元买一艘游艇或者 2000 多万美元乘坐俄罗斯太空船到太空旅行的人来说，布加迪“卫航”的高昂售价并不为过。毕竟，它是物有所值的。

布加迪是古典老式车中保有量最多的品牌之一，布加迪跑车是世界上多个汽车博物馆的珍贵藏品。与其说布加迪的创造者是一位汽车工程师，不如说他是一位艺术家。每一辆布加迪都堪称伟大的艺术品，它的每一根线条都像健美运动员的肌肉那样饱满，它浑身的劲道仿佛一触即发。当然，布加迪的性能也无可挑剔，它是真正意义上的跑车，它优异的性能一度是跑车界无法超越的巅峰。一辆极品布加迪的价格甚至是法拉利的三倍，所以对绝大多数人来说，布加迪永远只是一个蓝色的梦。

伟大的崛起

布加迪的品牌名称源自创始人的姓氏，这位对跑车艺术充满激情的工程师就是埃多尔·布加迪。1881 年，埃多尔·布加迪出生在意大利一个艺术世家。他的祖父是建筑师，父亲是知名的摩尔人风格画家、雕塑家和“木匠”，其制作的家具至今仍在纽约的大都会艺术博物馆中展出。埃多尔·布加迪的弟弟则是一个天才的动物雕塑家，布加迪那个经典的高扬长鼻跃起前腿的大象车头装饰就是他的杰作。



17 岁时，埃多尔·布加迪没有按照家族传统走上艺术道路，而是选择在米兰的一家自行车行当学徒。加入这家车行的第一年，他就制造了平生第一部用马达推动的三轮车。他驾驶着这辆小车参加国内的主要赛事，据说在前十次的比赛中，埃多尔仅有一次败绩。从此，埃多尔对速度心醉神迷。

1900 年，埃多尔设计了平生第一辆四轮汽车，这辆名为“格里内里（Grinelli）”的 T1 型车，是他在自家工厂内制作的，连埃多尔自己都没有想到的是，“格里内里”竟然在米兰博览会上荣获金奖。1909 年，埃多尔在阿尔萨斯的莫尔斯海姆创办了布加迪汽车公司，并将自己的姓氏大大地写在车标之中，用轴承滚珠包围起来，并以红色为底色，希望公司能永远不停转。

上世纪二三十年代，布加迪在法拉利崛



起之前一直雄霸天下，在世界跑车车坛占据着不可动摇的地位。20 世纪 20 年代，布加迪 T13 就是勒芒赛上的霸主；到了 30 年代初，T35 已经为车厂赢得了超过 1000 场比赛的胜利，包括从 1925 年连续五年蝉联最著名的塔加·弗罗里奥汽车大赛冠军！赛车场上的辉煌岁月为布加迪跑车铸就了“永不言败”的气概，而完美的造车技术又使其在车界成就非凡。

直到今天，布加迪 T50、T55、T57 等车型仍是车迷心中的经典设计，而它们的设计者正是埃多尔·布加迪的儿子让·布加迪。让·布加迪设计的 T57S / SC 在 1936 至 1938 两年间，整整销售了 47 辆，其远远超越当代的前瞻设计风格征服了整个汽车界。

1939 年 8 月 11 日，无情的命运给布加迪家族致命一击。30 岁的让·布加迪风华正茂，整个欧洲都在期待着他更令人兴奋的设



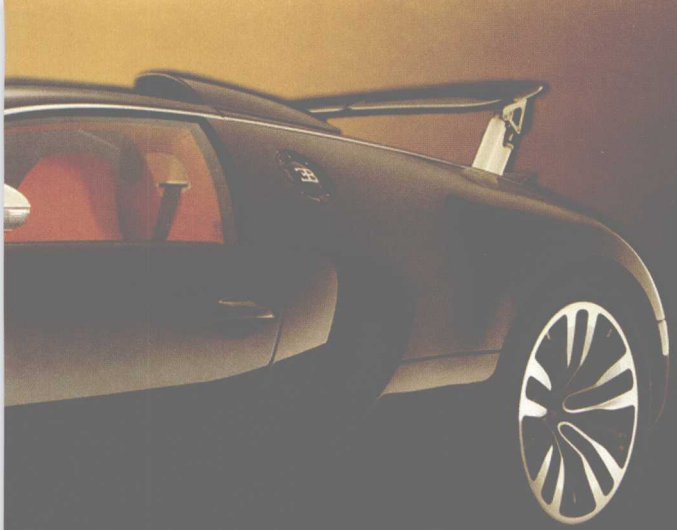
计。但在测试刚在勒芒大赛夺魁的 T57C 时，为了躲避一个突然出现的骑车人，让·布加迪不得不在高速行驶的状态下急转弯，不幸以 200 公里 / 小时的速度撞到了一棵树上，事故当场夺走了他年轻的生命，同时也为布加迪汽车史划上一个苦涩和血腥的中止符。两个星期后，第二次大战爆发，德军占领了位于法国的布加迪工厂。但埃多尔·布加迪本人不屈服于入侵者的威慑，坚持意大利国籍，从而遭到迫害，这位纵横车坛将近半个世纪的著名汽车设计师于 1947 年寂然离世。1956 年，布加迪车厂终止营运。

卫航（EB Veyron）

于 2005 年 9 月量产的布加迪“卫航”，被称为大众集团最疯狂的计划。在《福布斯》2006 年世界最昂贵汽车排行中，它以 140 万美元的售价居各系名门跑车之冠。“卫航”的车身由高硬度碳纤维打造，外加铝合金强化，独具匠心的车身造型设计，加上如梦如幻的色彩搭配，使其具有魔幻般的魅力。它的最大功率能飙到 735 千瓦，是全世界功率最大的车。如此无可匹敌的动力性能，使布加迪成为新世纪初跑车家族的霸主。

浴火重生

1989 年，一位名叫罗马诺·阿蒂奥利的意大利汽车经销商购得了布加迪品牌的使用权，并在莫迪那生产挂布加迪牌子的超级跑



车，将这个神圣的品牌带入崭新的发展纪元。1991 年，为了纪念埃多尔·布加迪诞辰 110 周年，新的布加迪车厂推出最新力作 EB110 系列，其中“EB”是埃多尔·布加迪（Ettore Bugatti）的首字母缩写。可惜好景不长，好不容易复活过来的布加迪因为公司财务困难，在 1995 年被迫宣布破产，留下仅量产 139 辆的 EB110 与胎死腹中的 EB112 概念车让人凭吊。



1998 年，来自德国的汽车巨子皮耶希买下了布加迪的商标权，正式将布加迪纳入大众集团之下，布加迪在一片唏嘘声中进入了一个新的阶段。在由大众接手之后，布加迪几乎没有在各大国际车展中缺席过，它一连推出了数款概念车，其中包括世界上第一辆拥有 18 个汽缸发动机的超级跑车 EB118，将古典美学与现代美学的完美结合于一身的 EB218。

在 2004 年日内瓦车展中公开的“卫航”原型车震惊了世界车坛，成为无可比拟的工艺以及梦幻般设计的最佳代言者。布加迪“卫航”堪称迄今为止最为强大而又最为完美的跑车，最大功率 1001 匹马力、极速 407 公里／小时、百公里加速 2.5 秒、价值 110 万欧元……很难精确描述驾驶这款车的过程，因为根本没有和它同档次的车型可以作为参照。布加迪“卫航”凝聚着世界最顶级的汽车设计理念和制造技术，从细节到本质真正贯穿了名车艺术。

布加迪对决战斗机

布加迪“卫航”一直被视为工业史上的奇迹，对它而言，任何传统意义上的赛车竞速都被认为是有失公平的。2007 年，英国 BBC 电视台的《Top Gear》汽车节目就曾组



织过一次布加迪“卫航”和 Cessna 182s 小型私人飞机的比赛，结果是布加迪“卫航”轻松获胜。

后来，英国皇家空军认为他们可以为“卫航”提供一个等值的比赛对手——EF2000 战斗机，而《Top Gear》欣然接受了这一挑战。EF2000 是欧洲战斗机公司（英国、德国、意大利、西班牙四国合作）研制的单座双发超音速战斗机，引擎采用劳斯莱斯生产的 EJ200 涡扇喷射引擎，从静止加速到 1.5 马赫（约 1836 公里／小时）仅需 150 秒。“卫航”的参数也不逊色，拥有 735 千瓦的最高功率，407 公里／小时的极速，百公里加速仅需 2.5 秒。此外，“卫航”的售价为 110 万欧元，而 EF2000 的售价为 6300 万欧元起，可谓是史上最华丽的陆空比拼。

布加迪“卫航”纵然凶猛，然而在庞大的战斗机旁边，远远看去它就是一个黑点。赛程全长 2 英里，但是实际的跑道只有 1 英里。布加迪“卫航”将在完成全力加速之后，行 U 字弯返回起点，而战斗机将于起飞

布加迪 EB110

EB110 是 20 世纪 90 年代初世界上最昂贵的量产车之一，其中 EB110 GT 表达了车厂对创始人埃多尔的怀念之情，而 EB110 SS 则诠释出精彩的“超级运动概念”——480 千瓦的最大功率，仿佛要超越一切、征服天下。在当时，EB110 是最快、同时也是最昂贵的量产车之一。从 1991 年到 1995 年，布加迪共生产了 128 辆 EB110，EB110 的车主名单上有不少名人，包括车王舒马赫。



后在空中折返。

战斗机的引擎声淹没了赛车的引擎声，起跑令一下，两部超级机器同时起步，布加迪“卫航”凭借 V12 引擎首先冲了出去，战斗机的推力开到了最大，刚驶出 300 米多就已经起飞，而地上的“卫航”依旧向前冲，接近转弯点，空气刹车启动，一个漂亮的甩尾完成了转身。天上的战斗机更是疯狂，大过载转弯加翻滚折返，像一只猎鹰一样直冲而下，在终点之前 100 米超越“卫航”而获得冠军。

虽然布加迪“卫航”最后输掉了比赛，但是它前半程领先战斗机的“战绩”足以让人瞠目结舌，汽车超越飞机，这在以前根本就是天方夜谭。

“卫航”的传奇还不只这些，它是世界上唯一要求培训车主的量产车。布加迪汽车制造公司表示：“这是世界上独一无二的汽车，它速度极为惊人，所以，为了确保买主能够适应和熟练操作它，我们将邀请专家，在买主接手汽车的当天接受特殊训练。”

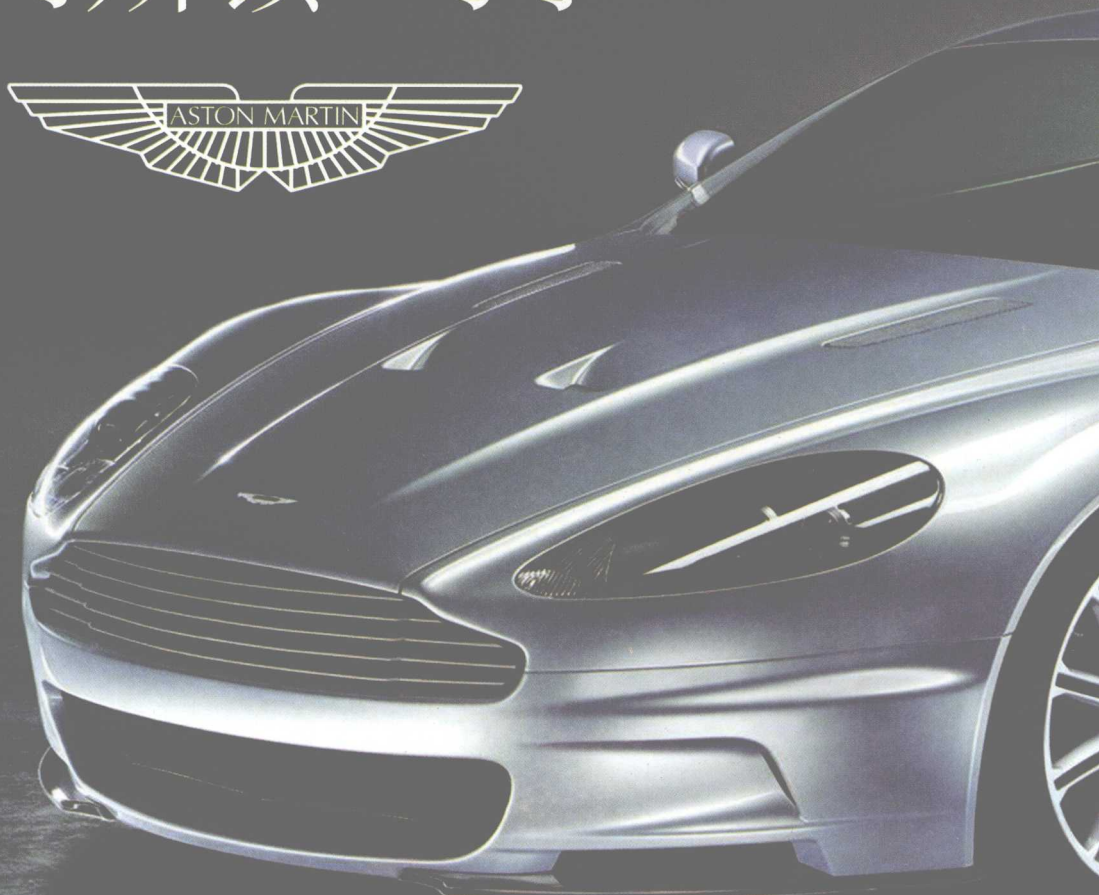
也许很多人会公然质疑制造如此强劲功率和超大速率的汽车是否有必要，但也许他们不了解也不明白，事实上“卫航”更是一个科技成就。人类一直在努力争取能行进得更快，设计得更精巧。



力量、美感、灵魂——组成了阿斯顿·马丁。阿斯顿·马丁从来都是这样与众不同。

——阿斯顿·马丁首席执行官　尤瑞驰·贝兹

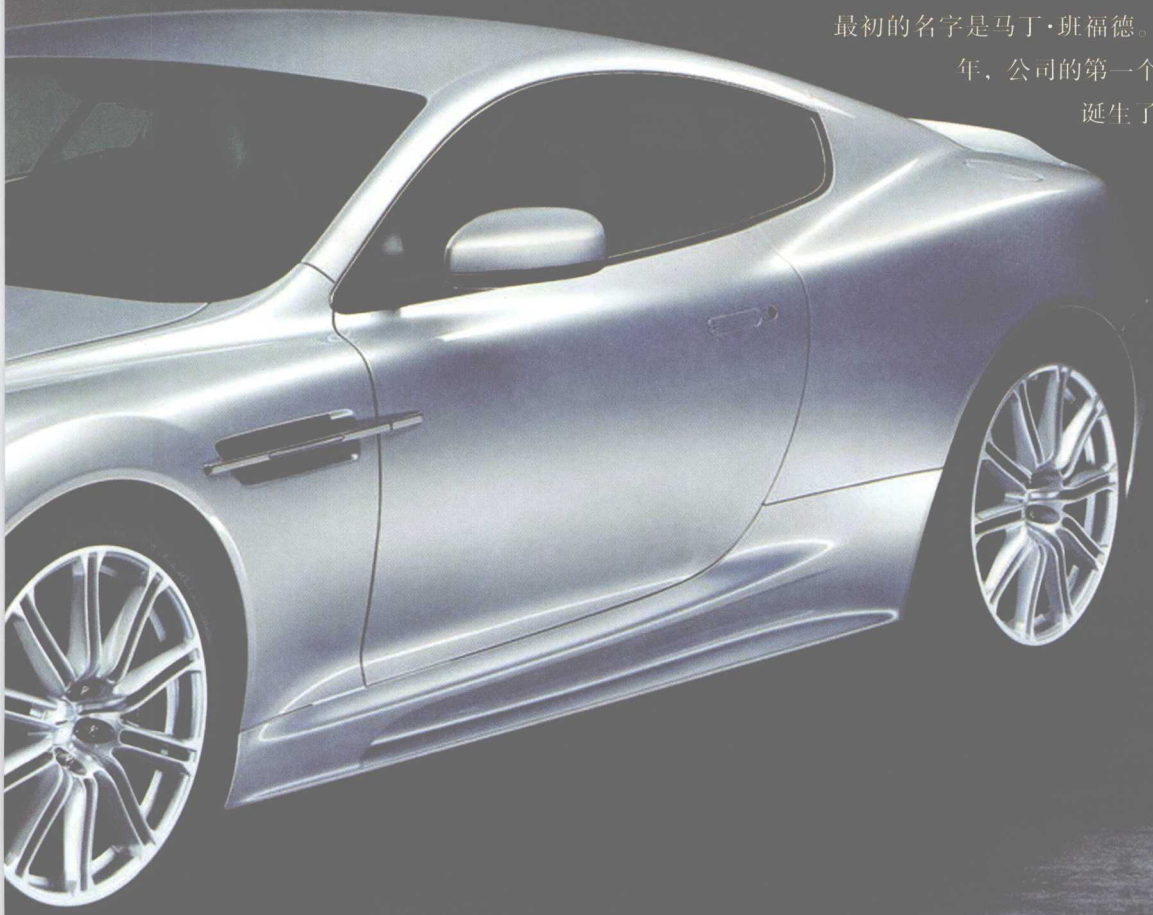
Aston Martin
阿斯顿·马丁



阿斯顿·马丁在跑车界始终占有特殊的位置，它被称为“世界上配置最高、跑得最快的跑车之一”，在英国汽车排行榜上它历来都紧随劳斯莱斯和宾利之后。阿斯顿·马丁的故事多少有些离奇，它贵为“007座驾”，然而自品牌建立以来，公司几经易手，几乎没赚过什么钱。也许，阿斯顿·马丁连年亏损的原因是它太执著于完美——它从不生产大众化的汽车，永远精打细作。90多年来，阿斯顿·马丁仅仅生产了16000辆车，然而时至今日，四分之三的阿斯顿·马丁仍在使用中，其性能之优越让人瞠目结舌。“不为赚钱造车，只为完美而造”，是该品牌精神的最佳诠释。

命运多舛的跑车英雄

阿斯顿·马丁车厂是英国人莱昂内尔·马丁和罗伯特·班福德在1913年创立的，公司最初的名字是马丁·班福德。1914年，公司的第一个作品诞生了。马



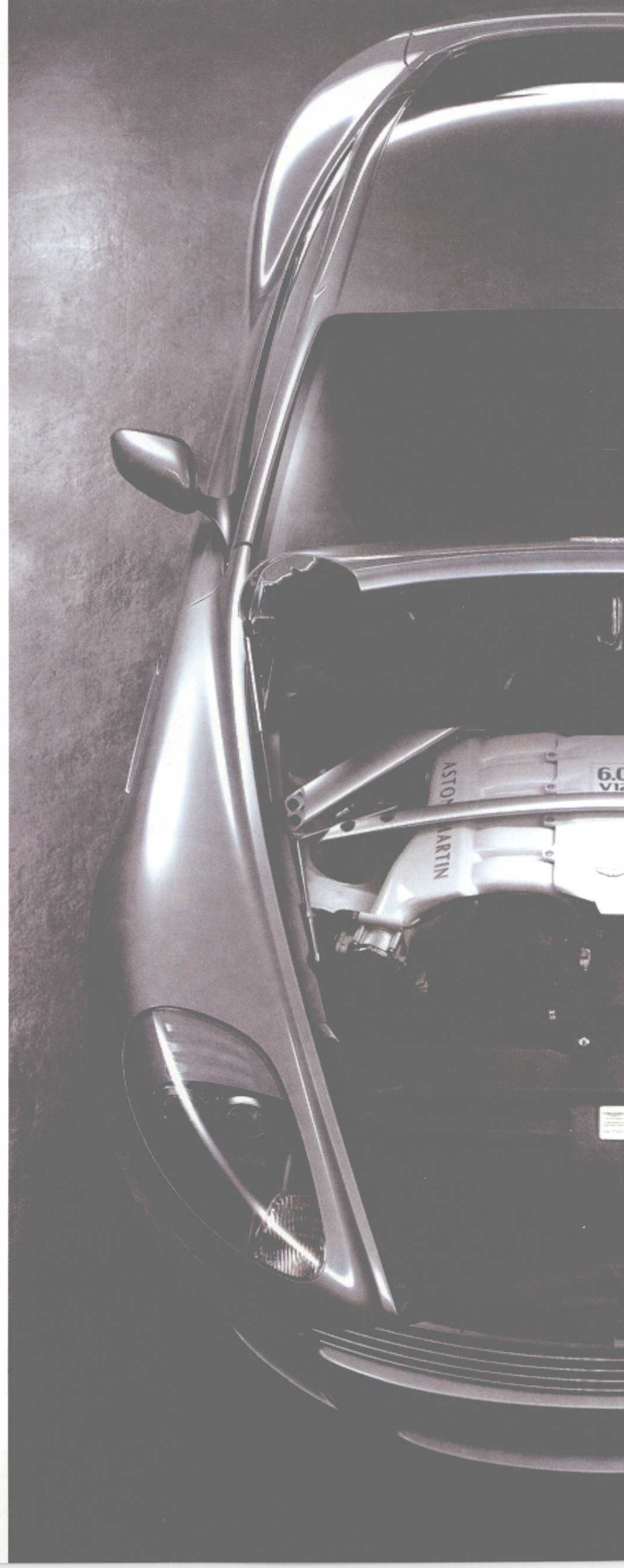
阿斯顿·马丁 DB9

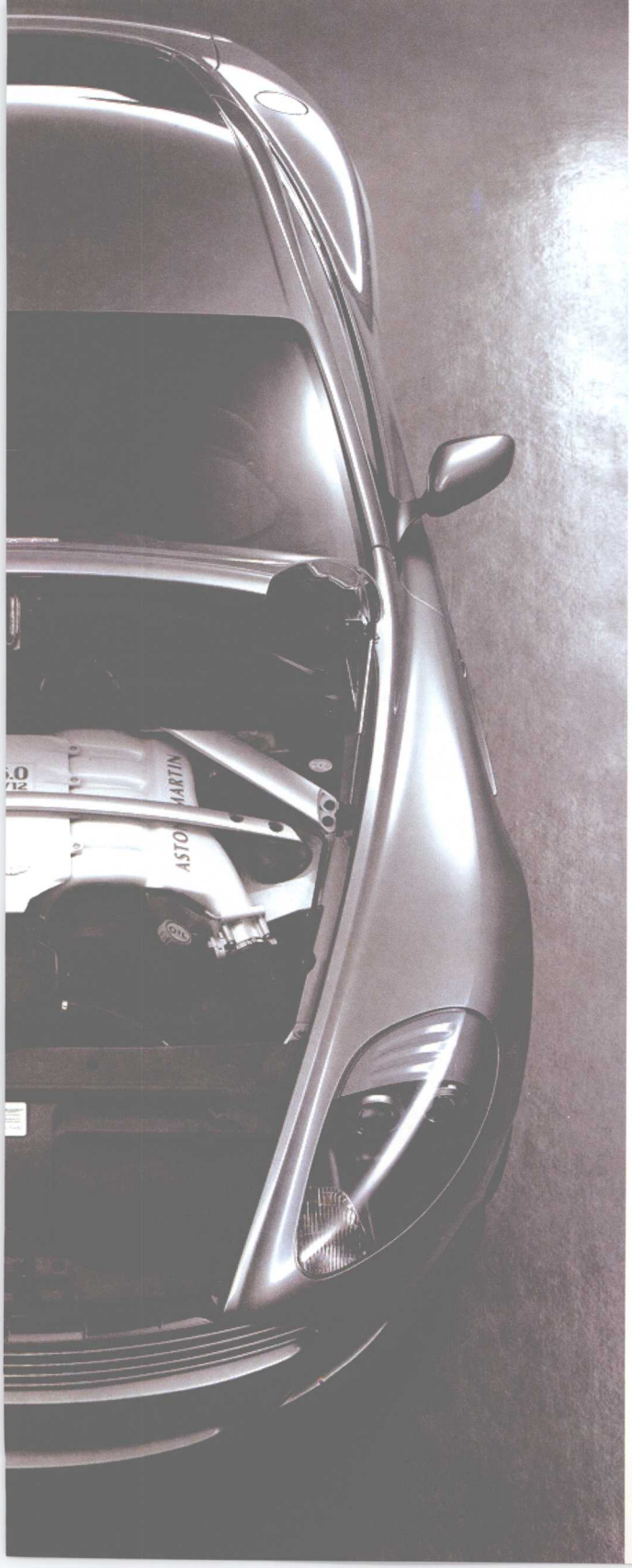
DB9 是阿斯顿·马丁公司有史以来规模最大的项目，一共制造了 53 辆试验车，其中仅仅用于撞车试验的就有 25 辆之多。DB9 包含敞篷版和硬顶两个版本的车型，售价皆为 170 万人民币左右。DB9 搭载经过改进的 6.0L V12 发动机，这款发动机的最大输出功率为 350 千瓦，DB9 的最高速度为 306 公里／小时。DB9 是第一辆应用阿斯顿·马丁独有的 VH 平台的量产车型，该平台目前仍属于阿斯顿·马丁的高度机密。

丁驾驶着自己制造的赛车参加了在英国阿斯顿·克林顿举行的山地比赛，没想到他首战告捷。于是，他将这场比赛的名字和自己的名字结合起来，将品牌更名为阿斯顿·马丁。

赛车是烧钱的“买卖”，因热衷于赛车导致车厂破产的例子屡见不鲜。赛场上的胜利为阿斯顿·马丁带来了荣誉，却没能带来利润，在公司财务危机的状况下，阿斯顿·马丁被反复转卖。1947 年，阿斯顿·马丁被卖给了拖拉机制造商戴维·布朗，同年戴维·布朗买下了另一家著名超级跑车厂拉贡达公司，他将这两家公司合并为阿斯顿·马丁·拉贡达公司。戴维·布朗以自己名字的缩写“DB”为公司的汽车命名，这一命名方法延续至今。阿斯顿·马丁在 20 世纪 60 年代曾有过一个非常辉煌的时期，但好景不常，公司很快又陷入了困境，负债累累。

1972 年，戴维·布朗不得不把苦心经营





了 25 年的公司出售。在这之后公司又开始频繁更换主人。1987 年，美国福特公司收购了阿斯顿·马丁 75% 的股份，1994 年 7 月又收购了其余的股份，从此阿斯顿·马丁成为福特汽车旗下品牌之一。无论东家是谁，“重设计，轻工程”的造车哲学在阿斯顿·马丁 90 多年的历史上从未改变，它出品的每一款车型都执掌着同时代设计美学之牛耳，让人心悦诚服，阿斯顿·马丁在车坛树立了一个鲜明但同时带有神秘色彩的英雄形象。然而，这种特立独行的造车方式也制约了车厂的发展，多次转让令其元气大伤。

令人高兴的是，现在阿斯顿·马丁终于回到了的英国人的掌控之下。2007 年，自身亏损的福特不得不把阿斯顿·马丁出售，最终大卫·理查兹和约翰·辛德斯领导的汽车投资联盟以高价收购了它。大卫·理查兹是世界领先的汽车运动和汽车设计公司 Prodrive 的创始者和主席，约翰·辛德斯是一位金融和海运机构的银行家。重归英国本土的阿斯顿·马丁承载着英伦跑车的美好希望，驶向了一个新的篇章。

“007”专属座驾

1964 年的“007”电影《金手指》里，詹姆斯·邦德问 Q 博士：“我的宾利呢?”Q 博士回答：“它的日子已经快到头了，我很抱歉。您现在可以开这辆阿斯顿·马丁。”毫不夸张地说，“007”电影改变了阿斯顿·马

阿斯顿·马丁 V8 Vantage

售价 170 多万人民币的 V8 Vantage 是阿斯顿·马丁历史上经历最广泛试验及开发程序的车型。在试验过程中，有 50 多辆样车经历了 80 多万公里的严格测试。测试环境包括 48℃高温的迪拜、零下 30℃的瑞士以及被称为“世界上最令人敬畏的赛道”的德国纽伯格林 Nordschleife 赛道。V8 Vantage 展现了 100% 的阿斯顿·马丁风格，它同时具备优雅及蓄势待发的姿态，而且比例完美，重心更低，一触即发，现代感与经典阿斯顿·马丁风格集于一身。V8 Vantage 的百公里加速时间为 5 秒，最高时速为 280 公里。

丁的命运，阿斯顿·马丁也成就了詹姆斯·邦德。德国作家沃夫岗·拉茨勒说，这段场景让詹姆斯·邦德和他的数百万影迷告别了旧奢侈时代，他说：“当代世界没有一个真实的人物或艺术形象能像詹姆斯·邦德那样，完美体现了奢侈品尤其是技术类奢侈品的代言人形象。”

自从 1964 年詹姆斯·邦德在《金手指》中首次与阿斯顿·马丁 DB5 结缘，全世界便刮起了强劲的英伦跑车风潮。在《霹雳弹》、《黎明生机》、《黄金眼》与《择日再死》中，阿斯顿·马丁同样表现不俗。上世纪 90 年代的《谁与争锋》中，詹姆斯·邦德开的是灰色的阿斯顿·马丁 V12“征服(Vanquish)”型跑车。事实上，詹姆斯·邦德的扮演者皮尔斯·布鲁斯南真的花费 16 万英镑购置了一部同影片中一模一样的阿斯顿·马丁，当然，布鲁斯南的车里没有安装弹射座椅、火箭发射装置或者装甲设备。

阿斯顿·马丁公司对 V12“征服”使用的先进技术进行了有史以来最大规模的投资，并且在设计和结构上创造了多项世界第一。全球限量生产 300 辆的阿斯顿·马丁 V12“征服”让全世界车迷熬红了眼——能拥有一辆阿斯顿·马丁，该是多么尊贵！于是，它成为了英国皇室的御用车，也与“007”一道傲然于世。

为比赛而生

阿斯顿·马丁是为比赛而生的品牌，在赛场上，它是英雄的化身，是速度的象征。也只有在赛场上，阿斯顿·马丁的魅力才能发挥得淋漓尽致。从 1914 年阿斯顿·马丁第一次出现在赛场上，到现在已经有 94 年的历史了，随着一个又一个冠军的诞生，阿斯顿·马丁的光芒也越来越耀眼。1947 年，戴维·布朗接手公司后，以自己名字的缩写“DB”为名，推出了一系列威力惊人的跑车，它们让阿斯顿·马丁达到了一个历史巅峰。在 1959 年的法国勒芒大奖赛上，阿斯顿·马丁车队的萨尔维多利及谢尔比合力赢得了 GT 组冠军。这次夺冠让阿斯顿·马丁红极一时，不过，也就在这场比赛之后，阿斯顿·马丁却从赛场上绝迹了 40 多年。



直到2004年，福特公司掌管的阿斯顿·马丁重新成立了竞赛部门，并与Prodrive公司合作打造出DBR9赛车。DBR9在2007年举行的勒芒大奖赛上夺得了久违的冠军。DBR9的胜利仅仅是个开始，同年他们的GT4组赛车Vantage N24又赢得了纽博宁、斯帕和银石赛道的24小时耐力赛大满贯，以此确定了阿斯顿·马丁冠军时代的回归。现在，新车型Vantage N24成为阿斯顿·马丁亚洲杯的基石，准备为该品牌悠久的赛车运动历史谱写新的一章，并再次证明赛车运动深深地植根在阿斯顿·马丁的基因之中。



MASERATI

玛莎拉蒂不仅富有运动精髓，而且外表优雅，非常强调舒适性，也很讲究个性化配置。我们从不大张旗鼓地做广告，因为我们相信，只有口碑才是最好的广告。

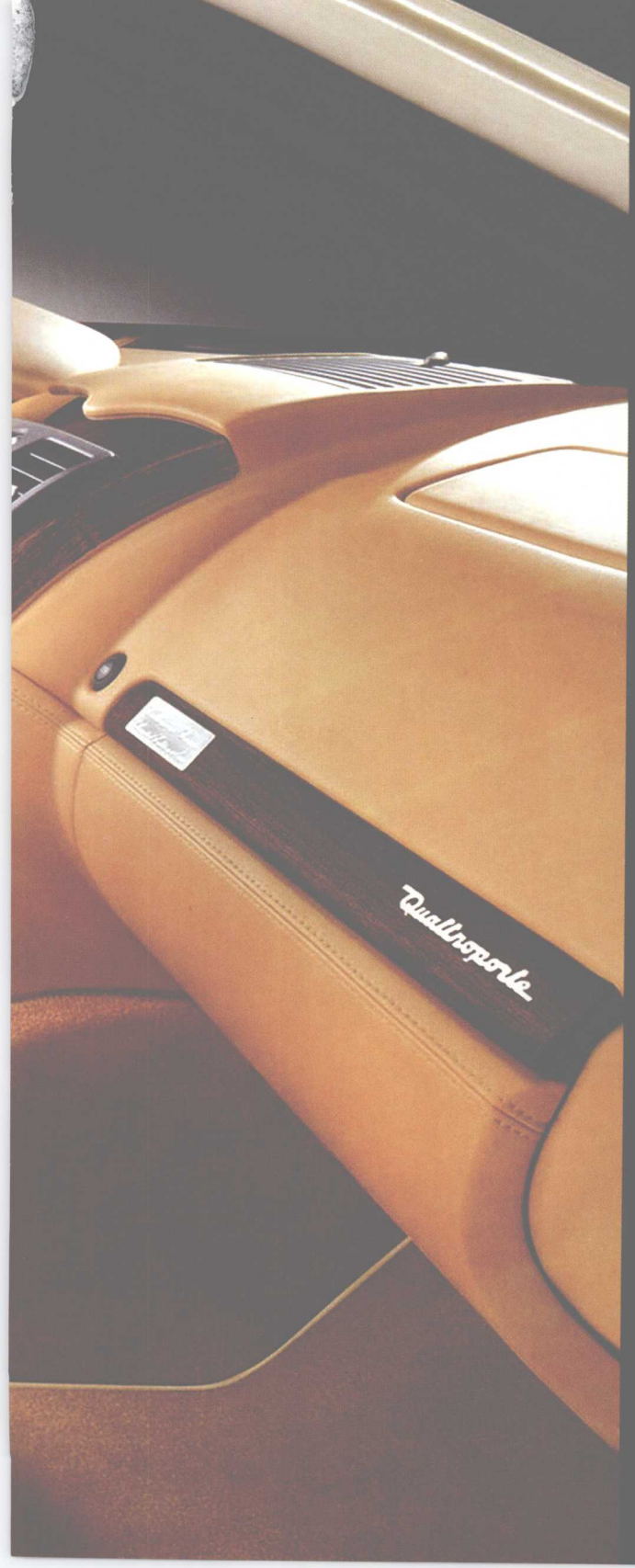
——玛莎拉蒂首席执行官　罗伯托·隆奇

Maserati
玛莎拉蒂









意大利跑车界有“二王一后”，两位“跑车之王”分指法拉利和兰博基尼，而“跑车皇后”指的是玛莎拉蒂。虽然同样是意大利国宝级文化，虽然同样拥有先进的技术水平和精湛工艺，但是玛莎拉蒂不像法拉利那样疯狂，也不像兰博基尼那样极端，它是优雅含蓄的。玛莎拉蒂更加重视跑车的豪华和舒适，兼顾到了高贵的内饰和典雅的装潢。它带着浓厚的地中海气息，坚持着自己的美丽，在保持自身固有风韵的同时，不断将时代精神融入到设计中，创造了一款款优雅、灵动而又富有创新精神的经典名车。

用运动注释奢华

意大利是世界著名的“跑车之乡”，而孕育了法拉利和玛莎拉蒂的摩德纳更有“超级引擎之乡”的美誉。玛莎拉蒂是法拉利的老前辈，它的历史比法拉利要早 15 年。二战以前，玛莎拉蒂在赛场上几乎所向无敌。

“玛莎拉蒂”这个名字来源于意大利瓦格纳一个普通家庭，火车司机罗德夫·玛莎拉蒂和妻子共同养育了六个男孩：卡罗、宾多、阿尔菲力、埃多勒、欧内斯特和马里奥，六个孩子日后都参与了玛莎拉蒂这个世界著名跑车品牌的建设。1914 年 12 月 1 日，玛莎拉蒂四兄弟在波洛尼亚创立了“阿尔菲力玛莎拉蒂集团公司”。公司创办之初，主要业务就是致力于将爱索特法诗尼汽车用于道路汽车赛。从 1923 年起他们与一家叫迪

玛莎拉蒂 MC12

为纪念玛莎拉蒂光荣的赛车传统而生、全球限量生产 50 辆——这就是在 2005 年上海国际车展上以 1400 万元天价售出的玛莎拉蒂 MC12！法拉利-玛莎拉蒂集团将其最宝贵的技术财富都倾注于 MC12，用“十年磨一剑”来形容一点也不夸张。作为一款双座双门跑车，MC12 的动力表现令人吃惊：搭载 630 马力 6 升 V12 发动机，最高速度超过 330 公里／小时，百公里加速仅需 3.8 秒！由意大利著名设计师乔治·亚罗主笔的 MC12 开创了玛莎拉蒂的新形象：蓝白色为主调的蚌壳式车身造型、巨大的进气孔以及数量众多的通风口使得由碳纤维加工而成的整个车身孔武有力，令人情不自禁地联想起当年的速度之王。

亚托的汽车公司合作制造赛车参赛。可到了 1926 年该公司退出了汽车比赛，于是四兄弟开始独立生产赛车，并以自己的名字命名他们生产的赛车。同年，四兄弟中的阿尔菲力驾驶他们自己生产的第一辆赛车 Tipo 26 赢得了环西西里岛拉力赛冠军，玛莎拉蒂赛车因而一举成名。

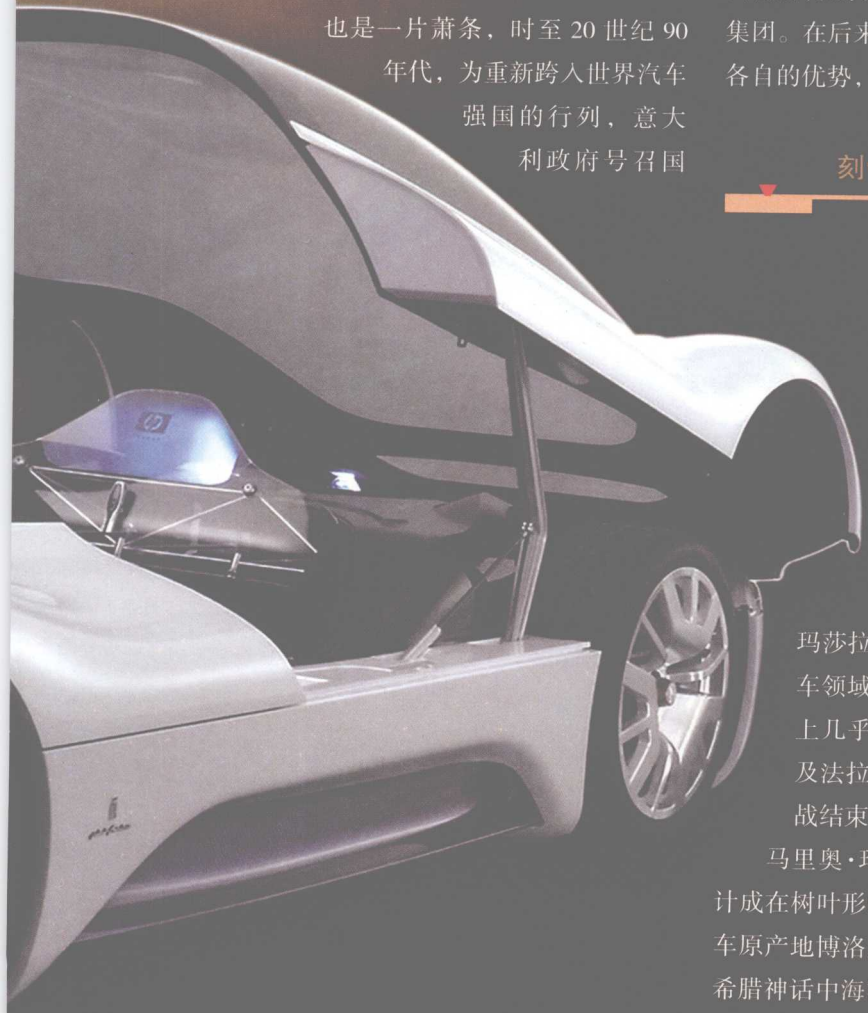
1937 年，由于经济原因，公司被玛莎拉蒂家族出售，但公司名称没有变化，1940 年迁至摩德纳。1947 年，恩佐·法拉利在玛莎拉蒂总部南端数公里外创办了法拉利公司，从此意大利双雄逐鹿车坛的经典故事便正式开始了。玛莎拉蒂同法拉利不但在赛场上竞争，也在高档轿跑车市场上竞争。

在玛莎拉蒂 94 年的岁月里，曾数



度爆发经济危机，因而多次易主。1968 年，玛莎拉蒂与法国雪铁龙公司及意大利菲亚特公司结成联盟，生产雪铁龙 SM 车，但 SM 引起了财政灾难，致使玛莎拉蒂公司面临极大的财政困难。直至 1975 年德托马索轿车公司给玛莎拉蒂注入 38% 的资金、意大利政府注入其余 62% 资金，玛莎拉蒂公司才得以脱离困境。

当时意大利国内的汽车产业也是一片萧条，时至 20 世纪 90 年代，为重新跨入世界汽车强国的行列，意大利政府号召国内各汽车公司以联合经营的方式集中工业车辆生产能力和资源。为避免玛莎拉蒂被外国公司收购，1990 年菲亚特集团收购了玛莎拉蒂，作为自己生产高档轿车、跑车的基地。在这之后，菲亚特集团把一系列先进技术引入到玛莎拉蒂的产品中，使玛莎拉蒂进入了一个全新的时代。1997 年，玛莎拉蒂被与之竞争了 50 年的法拉利纳入旗下，这两个经典品牌构成了现今车坛绝无仅有的超级跑车集团。在后来的许多年里，它们继续发展着各自的优势，制作着不同性格的跑车。



刻骨铭心的激情岁月

玛莎拉蒂和其他许多意大利汽车公司一样，一开始都是由专业的赛车公司演变而来的。1926 年正式成立的玛莎拉蒂公司在最初的 6 年中为私人车手提供了 46 辆装备 8 缸发动机的赛车。玛莎拉蒂自身的赫赫声名也来自于赛车领域。二战以前，玛莎拉蒂在赛场上几乎横扫一切，阿尔法·罗密欧以及法拉利与玛莎拉蒂的竞争已经是二战结束后的事了。

马里奥·玛莎拉蒂将玛莎拉蒂的车标设计成在树叶形底座上放置的三叉戟，这是汽车原产地博洛尼亚市的市徽，相传三叉戟是希腊神话中海神波塞冬手中的武器，它显示



出海神巨大无比的威力。

该商标表示玛莎拉蒂牌汽车就像烟波浩渺的大海在咆哮澎湃，隐喻了玛莎拉蒂汽车的快速奔驰的潜力。历史上第一辆镶有三叉戟徽标的玛莎拉蒂汽车出现在 1926 年 4 月 25 日的 Targa Florio 赛场上。这辆由阿尔菲力驾驶，完全由玛莎拉蒂兄弟自行设计制造的玛莎拉蒂 Tipo 26 汽车，采用 1.5 升直列8缸发动机，最高时速可达 160 公里／小时，第一次出场，玛莎拉蒂就取得了 Targe Florio 大赛的胜利。其后的十余年间，玛莎拉蒂公司又相继推出 Tipo 26B、玛莎拉蒂 V4、玛莎拉蒂 4CTR、玛莎拉蒂 4CL 等经典车型，以其性能与品质的完美结合赢得了诸如“意大利大奖赛”、“的黎波里大奖赛”等赛事的胜利。

如果你还记得早期的汽车赛事，就会想起阿尔菲力·玛莎拉蒂或欧内斯特·玛莎拉蒂这两位当年最优秀的赛车设计师和车手；对于一些人来说，“玛莎拉蒂”这个名字还可能意味着那位驾驶玛莎拉蒂赛车战胜梅赛德斯-奔驰的天才车手诺瓦拉利；有时候，它又象征了 Tipo 250f 在一级方程式比赛中的那些黄金岁月。

在玛莎拉蒂从事赛车活动的 30 多年历史中，总计获得了 500 多场胜利，为玛莎拉蒂在今天所享有的传奇地位做出了突出贡献。从科罗拉多的拉力赛到 F1 赛事，玛莎拉蒂在多项竞争项目中名列前茅。不管是在赛道、路面、坡道上，或是在大奖赛及耐力赛事中，玛莎拉蒂始终是最棒的。

个性化订制

在热衷于速度的同时，玛莎拉蒂一贯重视细节，例如方向盘上精致优雅的镀铬镶嵌装饰、座椅头枕上手工制作的三叉戟标志、手工精心加工的皮革条带和前座椅装饰等等。内饰的皮革材料的品质与触感均属一流，带来绝妙的视觉与触觉享受。





个性化订制一直是实现梦想的捷径，玛莎拉蒂的个性化订制项目给予客户丰富的选择，将意大利的车辆订制概念提升到一个新的高度。在为客户提供的目录上，有多种颜色和材料组合。例如，客户可以从 15 种车身颜色、10 种皮革内饰颜色、10 种仪表板和方向盘颜色、13 种缝纫针脚样式以及 3 种车顶内饰材料中进行选择搭配。

除此之外，还有三种华美的木材可供选择：桃花心木、胡桃木和红木，每种木材都运用了精美的玫瑰木镶嵌工艺。客户还可以选择高科技效果的钛金属色内饰，或优雅的黑色钢琴漆内饰。事实上，全部个性化选项都是为了提高车上生活的品质，彰显玛莎拉蒂的卓越气质。

玛莎拉蒂 3200GT

3200GT 的诞生带领车厂迈进了历史新纪元，它拥有一切轿跑车应具备的元素，尤其是典雅的车身设计。一组中弧线形尾灯，把示宽灯、刹车灯、后雾灯一并浓缩。3200GT 采用 3.2 升 V8 涡轮增压发动机，最大输出为 272 千瓦，扭矩峰值范围广阔，低转速输出强劲。这台呈 90 度夹角设计的发动机运转起来非常安静，0 ~ 100 公里 / 小时的加速能在 5.12 秒内完成。这款车价值 190 万元人民币。

梅赛德斯-奔驰是全世界所有人心目中的梦想，你只要成功了，就可以拥有奔驰。

——梅赛德斯-奔驰中国区总裁　麦尔斯

Mercedes-Benz
梅赛德斯-奔驰





Mercedes-Benz

如果说梅赛德斯-奔驰的轿车是优雅的绅士，那么其跑车则是激情澎湃的骑士，它驰骋百年并屹立不倒。正如它的名字“奔驰”一样，奔驰跑车展现了人类对跑车这一现代工具的全部期望，它当之无愧地捍卫着“全球最令人振奋、最成功的跑车”头衔。对于梅赛德斯-奔驰来说，它从不需要编造一个动听的故事，自从1886年起，它就书写了汽车历史。

赛车运动的壮丽史诗

1886年，德国人卡尔·本茨和戈特利布·戴姆勒分别创造了汽车，从此，人类的历史上最伟大的机械工业——汽车制造业诞生了。卡尔·本茨和戈特利布·戴姆勒分别创建了汽车公司。1926年6月29日，这两家历史最悠久的汽车公司合并为戴姆勒-奔驰公司，并开始生产梅赛德斯-奔驰汽车，他们各自的商标也被结合起来重新设计成为新的标志，这就是我们今天看到的形似方向盘的三叉星。1989年，戴姆勒-奔驰公司改组为戴姆勒-奔驰工业集团，其汽车部改称为梅赛德斯-奔驰汽车公司。

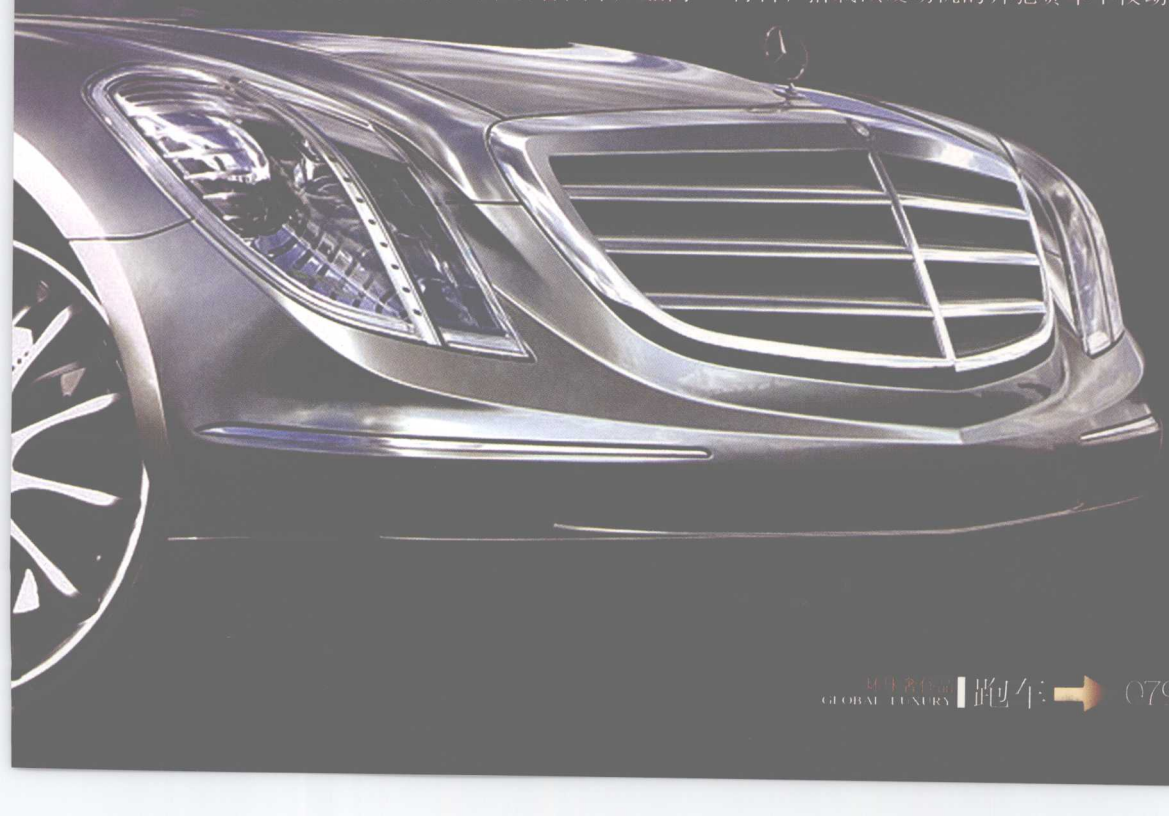
市场较量中的成功自然不必多说，而在与汽车相关的另一块战场——赛车场上，梅赛德斯-奔驰同样魅力无穷。在汽车运动领域有这样一句话：“汽车运动的历史也是梅赛德斯-奔驰的历史”。在汽车运动诞生的第一天，梅赛德斯-奔驰就创造了一个赛场上的奇迹。



业界公认的世界上第一个汽车赛事是1894年发生在法国的那场比赛。比赛路线是从巴黎到鲁昂，全程126公里。这是人类历史上第一次脱离牲畜的力量而依靠机械动力进行的速度竞赛，所以这场比赛在汽车工业发展史上有着特殊的意义。面对5000法郎的高额奖金，共有102辆车申请参加比赛，但只有21位车手获许参赛。在最终完成比赛的15辆赛车中，有9辆搭载着戈特利布·戴姆勒设计的发动机，而取得前四名的赛车均由其设计的954cc V2发动机所驱动。同为“汽车之父”的卡尔·本茨所设计的Vis-à-Vis赛车也参与了这场比赛。这场比赛充分显示了梅赛德斯-奔驰天生的运动特质。汽车文明以及梅赛德斯-奔驰的威名从这里开始，由欧洲主要汽车国家往外扩散。赛后，大批汽车运动的爱好者产生了，他们用积极参与汽车运动的方式带动着汽车产业高速发展。

为了在比赛中获胜，戴姆勒公司的授权代理商埃米尔·那利内克说服设计师威廉·迈巴赫设计出一种全新的汽车。1901年3月，新车参加了“尼扎赛车周”。埃米尔·那利内克用爱女的名字“梅赛德斯”作为汽车的牌号登记参赛，这辆车战胜了所有的对手，一鸣惊人。法国汽车俱乐部的秘书长保罗·梅昂说：“我们进入了梅赛德斯时代。”从此，德国人就喜欢将戴姆勒-奔驰的汽车叫“梅赛德斯”。

出于安全考虑，当时的法国政府规定，从1906年起，高速的汽车比赛必须在封闭的赛道内进行，其他的技术要求也相继出台，如1934年要求严格限制车重在750千克以内。当时，梅赛德斯-奔驰公司推出了一种3升的发动机，由于采用了昂贵的轻型材料，搭载该发动机的奔驰赛车不仅动力强



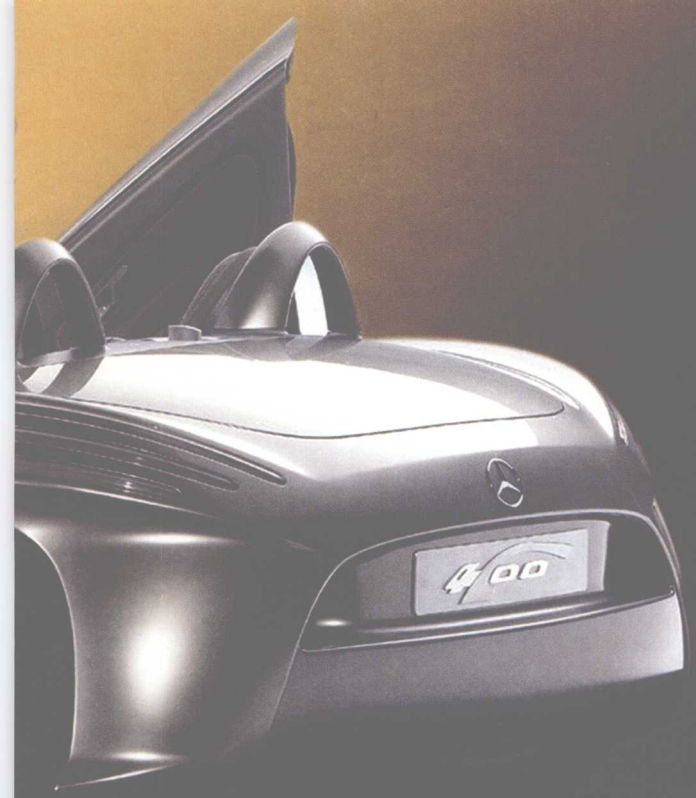


SLR 迈凯轮 722

1955 年，英国车手斯特灵·摩斯和他的副驾驶员丹尼斯·杰克森驾驶着当时的奔驰 300 SLR 在意大利千里公路赛中一举夺魁。这辆 300 SLR 赛车的侧身贴有为纪念早上 7 点 22 分发车的“722”号码字样。为纪念这次夺冠，2006 年梅赛德斯-奔驰公司推出了一款“722 版”SLR 超级跑车。与标准版的 SLR 迈凯轮相比，“722 版”有约 300 项的改进，它搭载的机械增压中冷 5.4 升 V8 发动机最大功率为 470 千瓦，扭矩在 4000 转 / 分时可以达到 820 牛顿·米，该车只用 3.6 秒就可以完成 0～96 公里 / 小时的加速。SLR 迈凯轮 722 售价是 120 万美元。

劲，而且车重很轻，但是整车重量仍然为 751 千克，超出标准 1 千克。为了减轻车重，赛车手连夜将车身的油漆打光，车重刚好符合标准，车身也由原先的白色变成了铝色。此后，奔驰赛车都采用这种色调，这也是“银箭”名称的由来，今日的迈凯轮-梅赛德斯车队还保留着这个昵称。

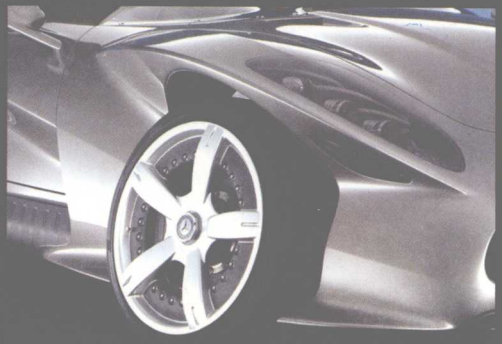
第二次世界大战的炮火一打响，所有的汽车工业都中断了。战后，梅赛德斯-奔驰恢复了汽车赛事活动。就在这段时间里，风光无限的鸥翼 300 SL 走进赛车场，开始了它的传奇运动生涯。在 1952 年度的主要赛事中，300 SL 取得了一系列相当出色的战绩：在波恩的大普利克斯，300 SL 横扫赛场，包揽了赛事的冠亚军头衔，其出色的表现令人惊异；在著名的墨西哥 Carrera Panamericana



公路上的 F1

上世纪 50 年代中期，梅赛德斯–奔驰 SLR 在赛车中取得了神圣的地位。除了在车赛中取得一系列富有传奇色彩的胜利外，它前卫的技术和设计早已融进了高水平旅行车的宏伟蓝图之中。1955 年面世的奔驰 300 SLR 是借鉴了 1954 年上市的奔驰 300 SL 跑车和 F1 赛车的元素设计而成的。在 1955 年的意大利千里公路赛中，300 SLR 创造了 10 小时 7 分 48 秒跑完 1609 公里的纪录，平均时速达 160 公里／小时。除了成绩之外，





赛事中，300 SL 也取得了同样的优秀成绩。所有这一切宣告了梅赛德斯–奔驰重新回归赛车运动，续写其在二战前的辉煌。1954 年 7 月 4 日，梅赛德斯–奔驰借 W 196 R 赛车重返 F1 赛场。1988 年，梅赛德斯–奔驰开始涉足DTM 赛事。1995 年，梅赛德斯–奔驰和迈凯轮在 F1 一级方程式赛上开始了全新的合作关系。毫不夸张地说，在有梅赛德斯–奔驰的赛场上，对手们都胆战心惊。

对于梅赛德斯–奔驰 110 多年的汽车运动历史，梅赛德斯–奔驰汽车运动公司的副总裁豪格先生曾说：“毫无疑问，我为我们能拥有 110 年的汽车运动历史而感到无比自豪，但同时，我们也清楚地知道，那只代表过去，我们要更加努力地工作，在捍卫过去辉煌的同时，去开创更加辉煌的未来。”



300 SLR 让人记忆犹新的是其采用了与 300 SL 一样的鸥翼式车门。尽管后来，这种上掀式车门受到了安全等方面的质疑，但其海鸥展翅般的造型给跑车迷带来的享受却远非一般车门所能替代。

天才的汽车设计师鲁道夫·乌伦豪特在 1955 年制造出道路版的双门跑车 300 SLR 时，或许他本人也没有想到这款车会成为奔驰公司最经典的跑车之一。1998 年时，奔驰公司受到了哈基宁在 F1 车坛夺得总冠军的鼓舞，决心将 SLR 这个凝结了运动精神的跑车车系复兴。

半年之后，在 1999 年的底特律车展上，他们展出了与英国迈凯轮公司合作的全新 SLR 车型——梦幻 SLR 迈凯轮概念车，这款车承袭了 20 世纪 50 年代 300 SLR 的经典元素：鸥翼式车门和无与伦比的速度感觉。2003 年 SLR 迈凯轮进入量产，该车以空前强悍的动力和卓越的安全保护，成为几代车迷的狂热梦想。排量 6 升的 SLR 迈凯轮，0 ~ 100 公里 / 小时的加速时间仅为 3.8 秒，最高车速可达 334 公里 / 小时。SLR 迈凯轮借鉴了 F1 “银箭”赛车的设计风格，巧妙地运用了赛车领域的尖端技术和梅赛德斯–奔驰的创新灵感，被美国媒体誉为“最佳梦幻汽车”，从而塑造出 21 世纪高性能跑车的鲜明形象：传统与创新的梦幻组合。

梅赛德斯–奔驰博物馆

1936 年，为了对 50 年以来的汽车制造历史进行一个回顾，梅赛德斯–奔驰博物馆



诞生了。在博物馆中，人们第一次将历史车型和同时代生产的汽车并排进行展示。在第二次世界大战期间，一些有价值的展品被转移到其他地方，尽管如此，还是有一些展品不翼而飞。幸而，后来一些重要车型得以恢复生产，收藏品也随之逐渐增多。1961 年，梅赛德斯-奔驰公司决定建造一座更大型的博物馆。新建成的博物馆直到 1985 年关闭进行翻新、改造时，已接纳来自世界各地的参观者 300 余万人次。

从第一辆汽车的诞生到梅赛德斯-奔驰对于汽车发展的雄心壮志，全新的博物馆再现了汽车工业 120 年的悠久历史。只有在这里，人们才能真正领略到整个汽车工业的发展史。同样，也只有在这里，从轿车、跑车到商用车等各系车型，为人们呈现出一个完整的梅赛德斯-奔驰家族。

CLK GTR

1998 年，梅赛德斯-奔驰推出了 CLK GTR 超级跑车，它车身很低，很容易让人以为它是一辆参加勒芒赛的赛车。它以碳纤维做车身，通体闪着银色光芒，低斜流畅的车身，无论从哪一个角度看过去都让人惊叹，巨大的车轮更给人留下了深刻印象。CLK GTR 公路版本搭载了一部 V12 6898 毫升排量、最大功率和扭矩分别为 450 千瓦和 774 牛顿·米的发动机，这可以说是真正的赛车发动机。公路版 CLK GTR 轿跑车共生产了 20 辆，敞篷版共生产了 5 辆。梅赛德斯-奔驰 CLK GTR 是当时世界上最昂贵的量产车，每辆的价格高达 175 万美元。

每当我看到阿尔法·罗密欧车子经过时，我都会脱帽致敬。

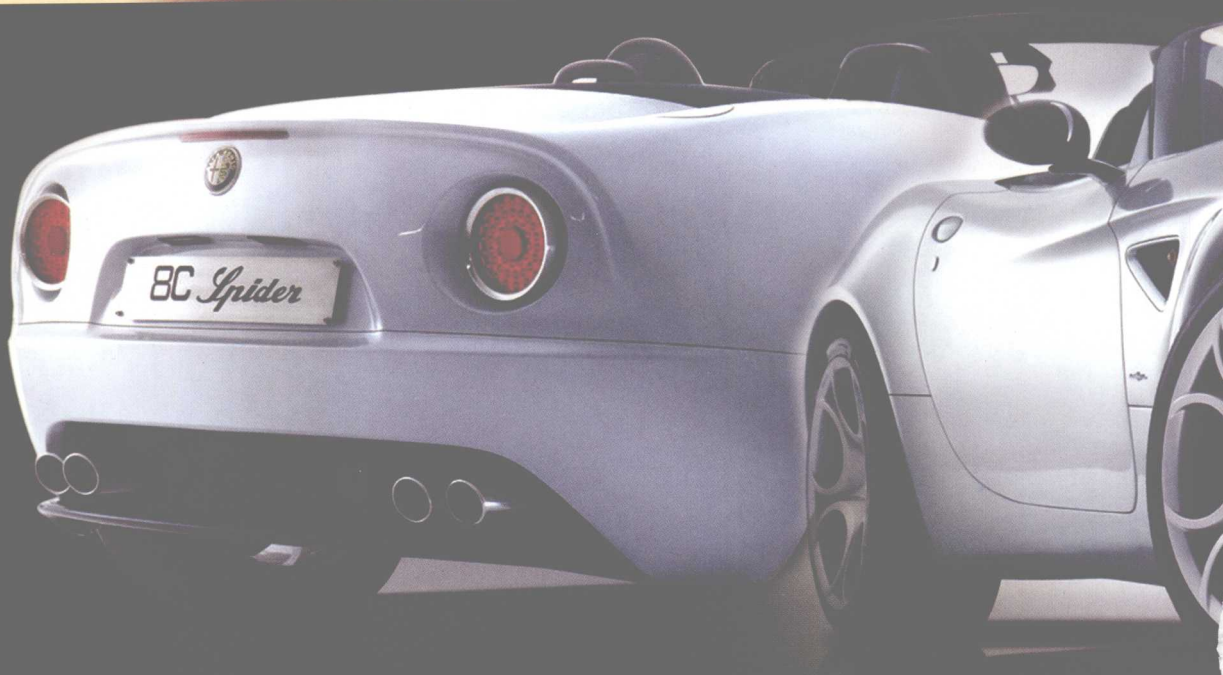
——汽车大王　亨利·福特

Alfa Romeo

阿尔法·罗密欧







连汽车大王亨利·福特都要脱帽致敬的阿尔法·罗密欧跑车到底有什么魅力？也许答案就隐藏在阿尔法·罗密欧的著名设计师奥拉齐奥·萨塔所阐述的阿尔法精神中：阿尔法·罗密欧并不单单只是一家汽车制造商，它所制造的车，早已经超越了那些按照传统方式生产出来的车子。它代表的是一种执著，它呈现的是一种生活方式，生活因为得享劲驹而显得独特。没有明确界限，组成阿尔法的元素就像存在于人类心灵中那些非理性的部分，无法以逻辑性的语言解释。这是一种感觉、一种热情，与心灵的情感交融多过理性思考。当然，这些要素当中，有些是与机械结构相关的，也最容易被分辨出来，从赛车活动所衍生出来的造车概念，卓越领先的特色是最不可或缺的

8C Competizione

2008 年，阿尔法·罗密欧推出了全球限产 500 辆，价值 16 万欧元的 8C Competizione，这款最新力作代表着品牌与众不同的特殊元素：科技与激情。这款车搭载了一款 4591 毫升、90 度 V8 发动机。该车的设计目的很明确：无论在任何情况下——赛道驾驶还是日常使用，都能带来充沛的动力。

来自设计之都的经典跑车

阿尔法·罗密欧公司创建于 1910 年，它的前身是阿莱桑德罗·达拉奇于 1906 年在米



兰创建的达拉奇汽车公司。1909 年，达拉奇汽车公司宣布破产，米兰的卡弗利尔·乌戈·斯特拉收购了它，在此基础上于 1910 年 6 月 24 日创立了 Anonima Lombarda Fabbrica Automobili 车厂，并以前缀缩写 a.l.f.a.（阿尔法）为厂名。斯特拉非常具有商业头脑，他在追求跑车性能的同时，也能兼顾公司的财务平衡，以生产轿车来贴补研发跑车的巨额资金，再将跑车的先进技术移转到轿车制造中，奠定了阿尔法车厂“轿车精、跑车劲”的企业化造车理念，避免了被兼并的厄运。

阿尔法公司生产的赛车在赛场上收获了无数的荣誉和掌声，一度成为赛车场上最耀眼的明星。法拉利也曾是阿尔法·罗密欧车队的车手。他当时驾驶着阿尔法·罗密欧驰骋赛场，屡获胜利，被队友们誉为赛车队的“骑士”。一直到现在，阿尔法·罗密欧车队都非常有名气。

第一次世界大战使公司陷入财政困境。1915 年，阿尔法公司由实业家尼古拉·罗密欧接管，他将公司更名为阿尔法·罗密欧。尼古拉采取了多角度经营方式，阿尔法·罗密欧为意大利军队生产了大量的军用引擎积累了一定的资金。战后，公司重新专事汽车生产，制造出一系列以优秀赛车表现及驾驶性能闻名的车款。

1966 年问世的经典敞篷跑车 spider，融合了古典风韵及现代感十足的线条，是阿尔法·罗密欧车群中的窈窕淑女，一直是女士们的“致命吸引”。这款敞篷跑车在世界各地畅销 27 年，成为阿尔法·罗密欧车系中的常青树，经久不衰。

1986 年 11 月，菲亚特集团收购了阿尔法·罗密欧，并于 1987 年将公司与蓝旗亚品

牌整合，成立了阿尔法·蓝旗亚公司。这之后，阿尔法·罗密欧推出一系列成功的车型，让人们一看到它的标志，便联想到它源于优良赛车血统，以及带来的卓越性能表现。

令人感动的是，尼古拉于 1915 年掌握了阿尔法公司的经营权后，创建公司的斯特拉仍领着儿子艾罗为车厂效命，后来孙子安德利亚长大后，也加入了公司的建设。如此难能可贵的人文关怀，使得菲亚特集团在收购阿尔法·罗密欧公司后，仍然大力维护其传承的高性能形象及无以取代的风格。

众所瞩目的焦点

20 世纪 60 年代，阿尔法·罗密欧甚至成了好莱坞的明星，它现身在 1967 年由金奖影帝达斯汀·霍夫曼主演的电影《毕业生》当中，整个六七十年代人们都为之着迷。阿尔法·罗密欧也在 20 世纪 70 年代初期的多部动作片当中担任要角，其中也有 Giulia 跑车飞车追逐及疯狂飙车的画面。在 1978 年由马利欧·莫尼切利导演、知名演员吉安卡罗·吉安尼尼、戈尔迪·霍恩主演的《情人与骗子》中，阿尔法·罗密欧的 Giulietta 跑车表现得非常抢眼。

意大利著名作家乔治·博卡表示：“阿尔法·罗密欧是会令人感到兴奋的车子。自 1960 年来，我就一直拥有一辆红色的阿尔法。我最喜欢的是阿尔法 2000，它连在转弯时都能兼顾完美的车身平衡。”

奇特的车标

阿尔法·罗密欧那著名的“吃人的蛇”标志，为品牌平添了几分难以抗拒的性感张力。1910 年，一位名为罗马诺的制图家受托为阿尔法公司制作标志。当他在卡斯特罗广场等电车时，看到了代表伟大维斯康提家族的红色十字图案，以及装饰于斯福尔采斯科



城堡大门上的大蛇盾形徽章，于是他从中得到了灵感启发。他结合了米兰市市徽和维斯康提家族的红十字徽章，融合成为一个全新的图案，周围采用深蓝色的金属环滚边，并且由两个打了结的甘蓝叶左右隔开“阿尔法”及“米兰”的字样。“大蛇”与“十字”的左右对立，将一丝神秘一丝趣味赋予了阿尔法·罗密欧。在其后 90 余年的发展中，该车标的“米兰”字样被去除了。

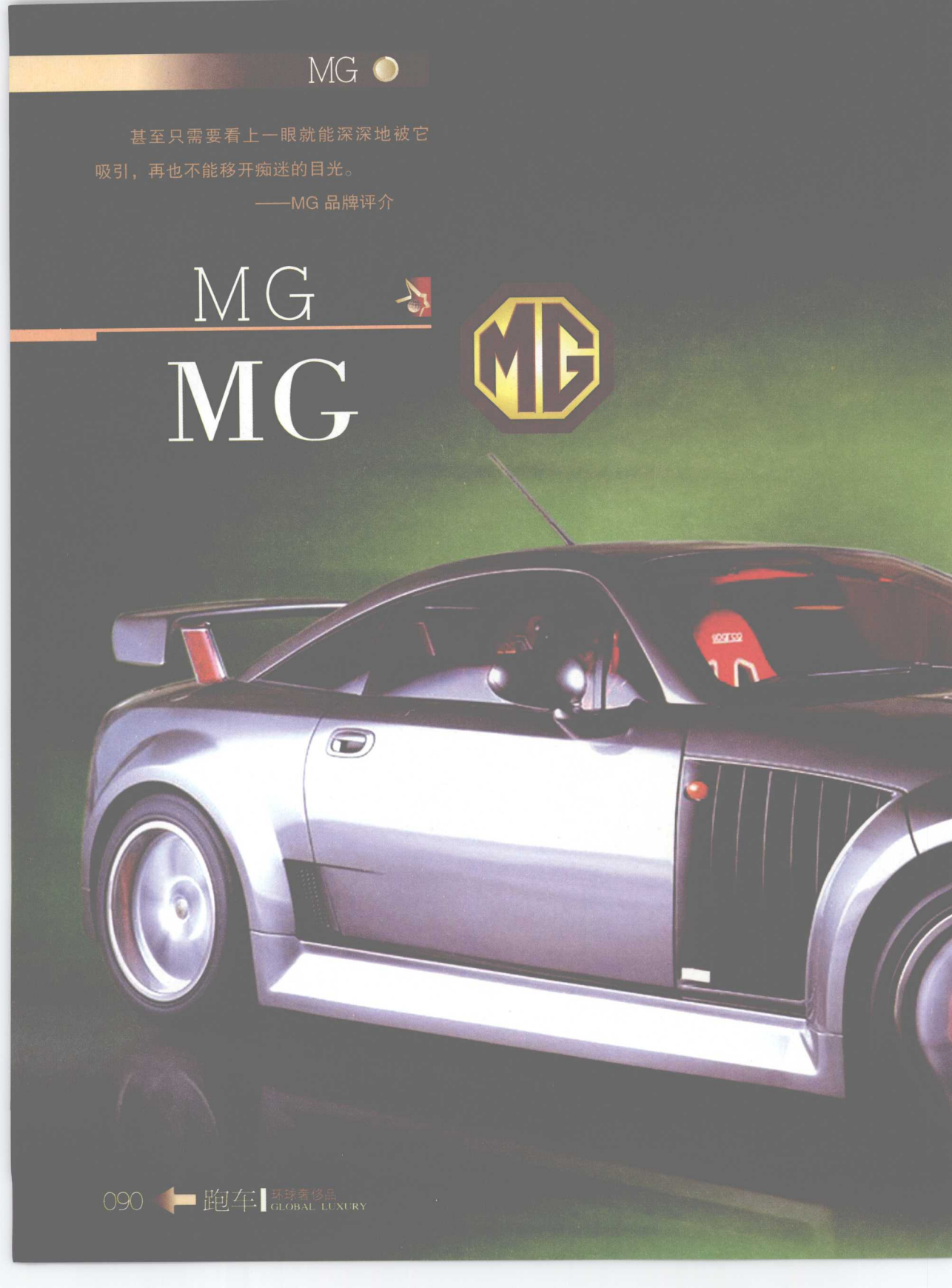
就像这个车标一样，阿尔法·罗密欧的风格如此特别。意大利评论家伍波托·依可说过：“如果其他国家创造了设计理论，那么意大利就创造了设计的哲学，或者说是创造了一种观念。”在这个“设计的国度”中，盛产的是性感的时装、家具、顶级跑车……杰出的设计使汽车不再仅仅是代步工具，而成为梦想的象征、超越平凡世界的入口——阿尔法·罗密欧无疑是其中的佼佼者。

甚至只需要看上一眼就能深深地被它吸引，再也不能移开痴迷的目光。

——MG 品牌评介

MG

MG



细数世界顶级跑车品牌，你会惊讶地发现，近半数的豪华跑车品牌都集聚在英国——宾利、捷豹、阿斯顿·马丁、摩根、莲花……当然还有历史悠久的 MG 跑车。MG 传承了皇室贵族高贵典雅的品质，将优雅、豪华、恒久精炼的英国造车传统表现得淋漓尽致。意大利的“世界上最美车型评委会”曾将 MG TF 评选为“最漂亮的敞篷跑车”。当然，不仅仅是漂亮那么简单，它的速度和勇猛足以让你目瞪口呆。

可以驾驶的珍宝

1922 年，MG 历史上两个传奇人物——MG 之父威廉·莫里斯和 MG 品牌创始者塞西尔·金伯相遇了。威廉·莫里斯是一个才华横溢的汽车设计师，塞西尔·金伯则是一位狂热的汽车爱好者。由于威廉·莫里斯醉心于汽车设计，无暇顾及汽车生意，所以将自己在 1910 年创立的“莫里斯车库”汽车公司的生意交给塞西尔·金伯管理。塞西尔·金伯发现，在当时的英国汽车市场上，只要一款车优于其他汽车 10%，价格就可以提高 50%。塞西尔·金伯开始在这“10%”上下工夫，最终他在莫里斯汽车的底盘上安了一个“特殊身体”，创造了一款新的车型，并设计了八角形的 MG 标志。1924 年，第一辆装有八角形 MG 标志的车开始销售，立即在英国引起轰动。人们非常喜爱这款车，认为 MG 是属于上等阶层选择的品牌。象征着火热的激情和英勇忠诚的八角形 MG 标志很快就成为一个真正寓意非凡的标识，透射出让人一往情深的魅力。

在此后的 80 多年时间里，MG 成为世界上最流行的高性能跑车品牌之一。同

时，它映衬着无数赛车获胜者的音容笑貌，记录了无数经典赛车的历史篇章。

20 世纪 20 年代的英国正受到新艺术设计风格的影响，主张以简单的立体几何形式来体现立体主义精神。MG 创新性地采用了“牛鼻子”的设计风格，形成特殊的车身造型，让整个车身看起来极具张力和吸引力。非凡的构思创造出的 MG14／28 车简直让人无法忽视、无法拒绝。

1928～1932 年出产的 MG Midget 跑车在动力单元的前方垂直装置了发电机和顶置凸轮轴配气机构，这样的设计与当时整个英国艺术界主张机械之美的设计风格相当契合，整个汽车界都为这项设计所折服，著名的《汽车》杂志评论道：“MG Midget 书写了跑车的历史！”

1929 年，MG 的厂房搬到了泰晤士河边的阿宾顿，MG 在这里一直生产到 1980 年。在1930 年，MG 汽车开始与原来的莫里斯汽车分开经营，并正式组建了 MG 汽车公司。这之后 MG 推出了一款搭载 6 缸 2.5 升顶置凸轮轴发动机的 MG18／80 型跑车，这款车曾与劳斯莱斯“幻影Ⅱ”在市场竞争中针锋相对。

MG 跑车一度保持了 18 年的“跑车销量世界冠军”，在 20 世纪 90 年代，MG 被评为“英国道路上最好车辆”，成为体验兜风乐趣的最佳选择。

1968 年，MG 汽车公司并入英国利兰汽车公司，仍使用原来的名称和商标。2000 年，MG 与英国罗孚公司合并成为“MG 罗孚汽车公司”，由于英镑的昂贵和生产成本过高，该品牌日渐式微。2005 年 4 月，公司最终破产。三个月后，中国南京汽车集团有限





公司成功收购了英国 MG 罗孚汽车公司及其发动机生产分部，收购之后的公司叫南京名爵汽车有限公司。至此，这个经典英国跑车品牌开始了新一轮的旅程。

用 4 英镑创建的汽车公司

“MG”这个名称是威廉·莫里斯 1910 年创立的“莫里斯车库（Morris Garages）”汽车公司的首字母缩写，之所以用“MG”来命名新公司，塞西尔·金伯坦言是出于对威廉·莫里斯的敬意。

1877 年，威廉·莫里斯出生于英国伍斯特。在伍斯特附近的牛津，莫里斯度过了他的童年时光。19 世纪末 20 世纪初，实用型自行车逐渐在欧洲风靡起来，当时牛津也出现了不少自行车修理行。15 岁时，威廉·莫里斯离开学校开始了创业生涯。他的目标是成为汽车工业家，那时候有很多汽车品牌创始人都是从自行车起步并成功的，威廉·莫里斯希望自己能像他们一样。于是，他的第一份工作就是修理自行车。

那时候英国伦敦街头刚出现出租汽车，全钢车身的轿车也刚开始投入生产，英国人对汽车的热情空前高涨，并梦想拥有一辆自己的汽车。莫里斯看到了牛津这个城市巨大的潜在汽车市场，这位有眼光的自行车修理工转而投身汽车经销，开始了他的汽车经销生涯。这个思想活跃的英国人靠着家里给的 4 英镑起家，开始自己的事业。1910 年，他成为牛津首位汽车销售商——“莫里斯车库”的老板。莫里斯生意非常好，但他并不满



足，积累了一些资金后，他开始研发汽车。1913 年，第一辆莫里斯汽车诞生了。

当时英国本土汽车都是小规模生产的。聪明的莫里斯发现，在美国买一台发动机只要 18 英镑，而在英国却要 50 英镑。美国福特汽车公司将在美国生产的零件运到英国组装，在付出较高的工资情况下仍然能以低廉的价格将车出售。莫里斯意识到这正是大规模生产带来的巨大成果，于是他开始大规模生产汽车。至此，英国汽车工业在牛津蓬勃发展起来。莫里斯用 4 英镑创造了英国汽车工业的又一神话。

塞西尔·金伯说：“莫里斯是一个善良的人，他一生最大的亮点不是 MG 跑车，而是不遗余力地资助那些贫困的人。”这位英国绅士一生都致力于汽车和慈善事业，他曾为慈善事业捐赠 3000 万英镑，这笔钱累积到 1997 年，相当于 6 亿英镑。1928 年，威廉·莫里斯因其对汽车和慈善事业的卓越贡献被授予“诺菲尔德”勋爵称号。



MG MGF

罗孚公司在20世纪90年代所做的最为勇敢的决定之一就是批准设计生产一种中央装配引擎的MG跑车——MGF。历史证明，这款车带来了巨大的商业成功。MGF是MG销售过的第一款采用发动机中央装配的车型，也是MG第一款使用获得了极大赞誉的16气门双凸轮罗孚K系列发动机的车型。1996年到2001年，拥有现代内饰和无级变速的MGF是英国最好的量产跑车之一。

世界上最大的车迷俱乐部

MG拥有世界上最大的品牌俱乐部，参与者主要由MG汽车俱乐部和MG车主俱乐部两大俱乐部的会员组成。最悠久的MG汽车俱乐部成立于1930年，并得到了MG公司的支持，“又快又安全”是他们的发展口号。1960年，该俱乐部独立，现在已经成为了全球MG车迷俱乐部的总部，坐落于英国的阿宾顿。而1973年成立的MG车主俱乐部位于英国剑桥，拥有近10万名会员，他们有的拥有数台经典的MG车，他们经常聚到一起，享受MG给他们带来的乐趣和愉悦，速度和激情。

MG跑车不仅仅受到大众的喜爱，同时也受到许多明星的青睐。作为世界最成功模特之一，凯特·摩丝为多家著名品牌包括香奈尔、巴宝莉、芮谜等工作，她就非常喜欢MGB敞篷车。著名球星贝克汉姆和明星维多利亚堪称时尚界最受关注的夫妻，二人在英国的影响力丝毫不亚于英国皇室成员。1996年版的MGF跑车正是维多利亚的最爱。影星凯丽·泰勒则对MG TF Midget情有独钟。正是在传承“可以驾驶的珍宝”的宗旨下，MG的每一款车都散发着浓浓的英国皇家骑士般的风格，让人敬仰。

赫拉齐奥·帕格尼曾说：“我始终相信自己能造出世界上最完美的汽车。”事实上，他不仅创造了最完美的汽车，而且打造了一个速度神话！

——帕格尼品牌评介

Pagani
帕格尼




PIRELLI
P ZERO

来自意大利的超级跑车品牌帕格尼被人敬称为“风之子”，它像从科幻世界来到现实之中的战车，将所有的“不可能”集于一身。年轻的帕格尼敢与法拉利、保时捷、兰博基尼等跑车界大腕一较高下，其优异的加速性能足让这些“跑车元老”惊得目瞪口呆！它从“跑车圣地”摩德纳驶来，带着疾驰的梦想和无穷的创造力，开辟了跑车传奇的新纪元。

每一辆交付客户的帕格尼皆承袭着其品牌手工制作的尊荣质感，这使得限量生产的帕格尼跑车的身价愈加不凡。你想做驭风之人，帕格尼就是风。

来自意大利的“风之子”

1982 年，5 次夺得 F1 世界冠军的传奇车手胡安·曼纽尔·范吉奥遇到了他的一个仰慕者——26 岁的 F3 赛车设计师赫拉齐奥·帕格尼。短暂的交谈后，范吉奥发现帕格尼是一个可造之材，于是语重心长地对他说：“你若想制造出世界上最美的车，没别的选择，只有去意大利的摩德纳才能实现梦想。”赫拉齐奥·帕格尼采纳了范吉奥的建议，并经范吉奥的介绍进入兰博基尼公司从事设计工作。通过自己的努力，帕格尼升到了兰博基尼公司首席设计师的位置。他也曾协助雷诺、梅赛德斯-奔驰、法拉利等车厂的赛车部门开发赛车。值得一提的是，兰博基尼“康塔什”25 周年限量版跑车就出自赫拉齐奥·帕格尼之手，他更超越时代地指出碳纤维将是未来最重要的造车材料。

1988 年 1 月，范吉奥邀请了一些朋友到家中做客，帕格尼也在受邀之列。另一个受邀的朋友对帕格尼说：“你设



计一款超级跑车吧，就叫范吉奥。”这个提议正中帕格尼下怀。这一年，帕格尼在摩德纳成立了自己的设计工作室。不久后，帕格尼把自己的第一份设计草图展示给了范吉奥，那是一款中置发动机的超级跑车，拥有梅赛德斯-奔驰的 12 缸发动机。范吉奥对这个设计赞不绝口，并帮助帕格尼顺利获得了 AMG 最顶尖的发动机。正当帕格尼雄心勃勃地制造新车，并准备用“帕格尼·范吉奥”来命名这部车时，84 岁的车神范吉奥去逝了。帕格尼不忍再用前辈名讳，1999 年正式推出自己的作品时，用了“Zonda”这个名字，它表示来自安第斯山脉的风，这正是范吉奥和帕格尼家乡的象征。

很多人仍记得 Zonda C12 在 1999 年的日内瓦车展上引起的轰动。它静静地停在那

Zonda F

Zonda F 的动力核心采用了来自德国 AMG 车厂重新调校的自然吸气 V12 引擎，其百公里加速仅需 3.6 秒，而极速更是高达 345 公里 / 小时！Zonda F 向前延伸的鼻翼给车身带来了更大的下压力，改进的空气动力部件还包括碳纤维的尾翼，再加上底部扩散器的联合作用，Zonda F 在时速 300 公里时所获得的下压力接近 600 千克。不过这个数字与它的价格相比简直不值一提，57 万欧元的基本售价倒是与其尊贵的品质非常吻合。而选装的全车碳纤维套件和新型刹车碟价格分别为 4 万欧元和 1.7 万欧元。





儿，周身反射着耀眼的光芒，人们被它独特的风采所吸引，在展台前驻足评论。Zonda C12 的外形吸收了勒芒 24 小时耐力赛上许多车型的特点，又具有鲜明的个性。车身全部由碳纤维制成，在最大限度减轻车身重量的同时，保证了在 300 公里／小时的速度下车身有足够的抗压强度。流线型的车身整体设计和水滴形的驾驶舱造型，使得 C12 在高速行驶时能较好地摆脱空气的阻力。而且它每个部件都像艺术品那样精雕细刻而成，与大批量生产的汽车形成鲜明的对照。Zonda C12 是帕格尼在全世界面前的惊艳亮相。

2000 年，Zonda C12 的延续车型 Zonda C12 S 诞生了。帕格尼把它定义为“后现代艺术品”。帕格尼一直想创造一部令人一见难忘的跑车，Zonda C12 S 实现了他的愿望，令帕格尼最满意的部分，是车尾左右分离式的定风翼设计以及独特的发动机舱盖设计，

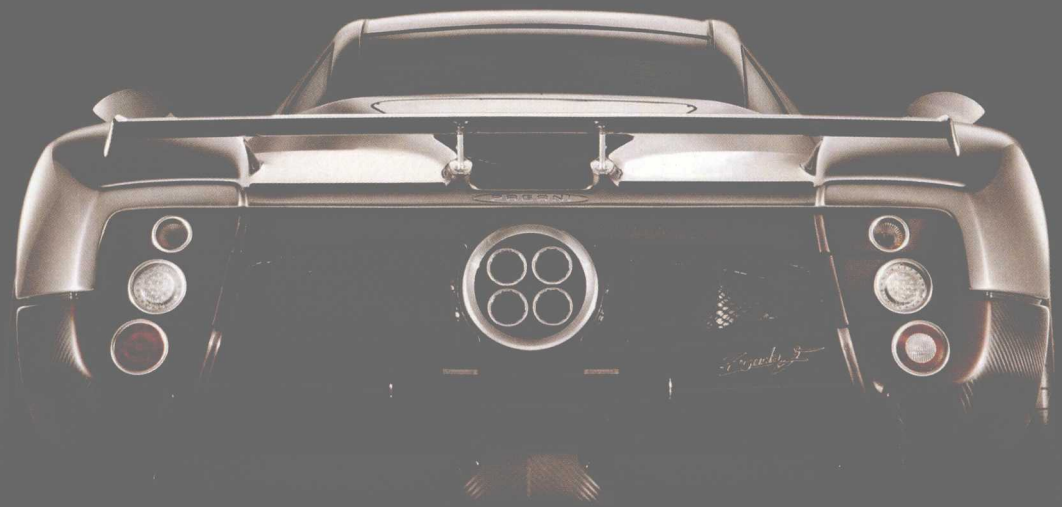
它们能带来强烈的视觉震撼。

2005年，在跑车“圣城”摩德纳的一个小工作间里，帕格尼的工匠们凭借精湛的手工技艺再次奉献了一款震惊世界的超级跑车——帕格尼 Zonda F。这款车的推出是为了纪念引导帕格尼走上超级跑车设计之路的范吉奥，F即是范吉奥（Fangio）的首字母。相比帕格尼 Zonda S，Zonda F的动力更强大、操控更敏捷，它有60%的部件配置与前作不同。

2006年，一个已经拥有3部Zonda的意大利籍美国人跟帕格尼说，他一直在找世界上性能最好的汽车，但是他对赛车不太感兴趣。帕格尼 Zonda R就是在这个完全开放的目标下诞生的，创作Zonda R的目的是让跑车在没有任何比赛规则的“赛道”上作出最完美的表现。Zonda R的价格是120万欧元，全球限量10部。

最快的赛道单圈纪录

对车迷来说，英国BBC电视台的王牌节目《Top Gear》是汽车媒体中的权威。节目中大胆的试车、赛车场面让全世界的车迷为之疯狂。在《Top Gear》的赛道上，出现了这样一部车子：它拥有近乎完美的空气动力学外观，拥有可彻底击败兰博基尼“蝙蝠”的强悍性能，它改变了人们对于跑车美貌与力量的认识，它已经成为了一件危险品。引擎火花塞的电流仿佛会随时传到方向盘上来把你的手指烧焦，它就是“幽灵之子”——帕格尼 Zonda F超级跑车。在《Top Gear》节目中，专业试车手驾驶着一辆帕格尼 Zonda F成功刷新了赛道单圈最快纪录。这个纪录不仅一举超越法拉利“恩佐”、保时



Zonda Cinque

2008 年，帕格尼公开了限量生产的新车型 Zonda Cinque。“Cinque”是意大利文中“五”的意思，之所以用 Cinque 命名该车，是因为这款车仅限量生产 5 台。Cinque 依然搭载 AMG 的 7.3 升 V12 自然吸气引擎，功率为 498 千瓦，峰值扭矩 780 牛顿·米，最高时速可达 350 公里，并能在 9.8 秒内提速至 200 公里／小时。与之前的 Zonda 车型用纯碳纤维打造车体不同，Cinque 的车身由全新的碳钛合成纤维制成，新材料的应用使得 Cinque 仅重 1210 千克。它的传动系统首次采用赛车用的顺序式波箱，而且可以通过挡杆以及方向盘下方的拨片进行操作。Cinque 预期售价在 80 万欧元左右。

捷 911 GT2，更是将此前的冠军玛莎拉蒂 MC12 从第一的位置上挤了下来。

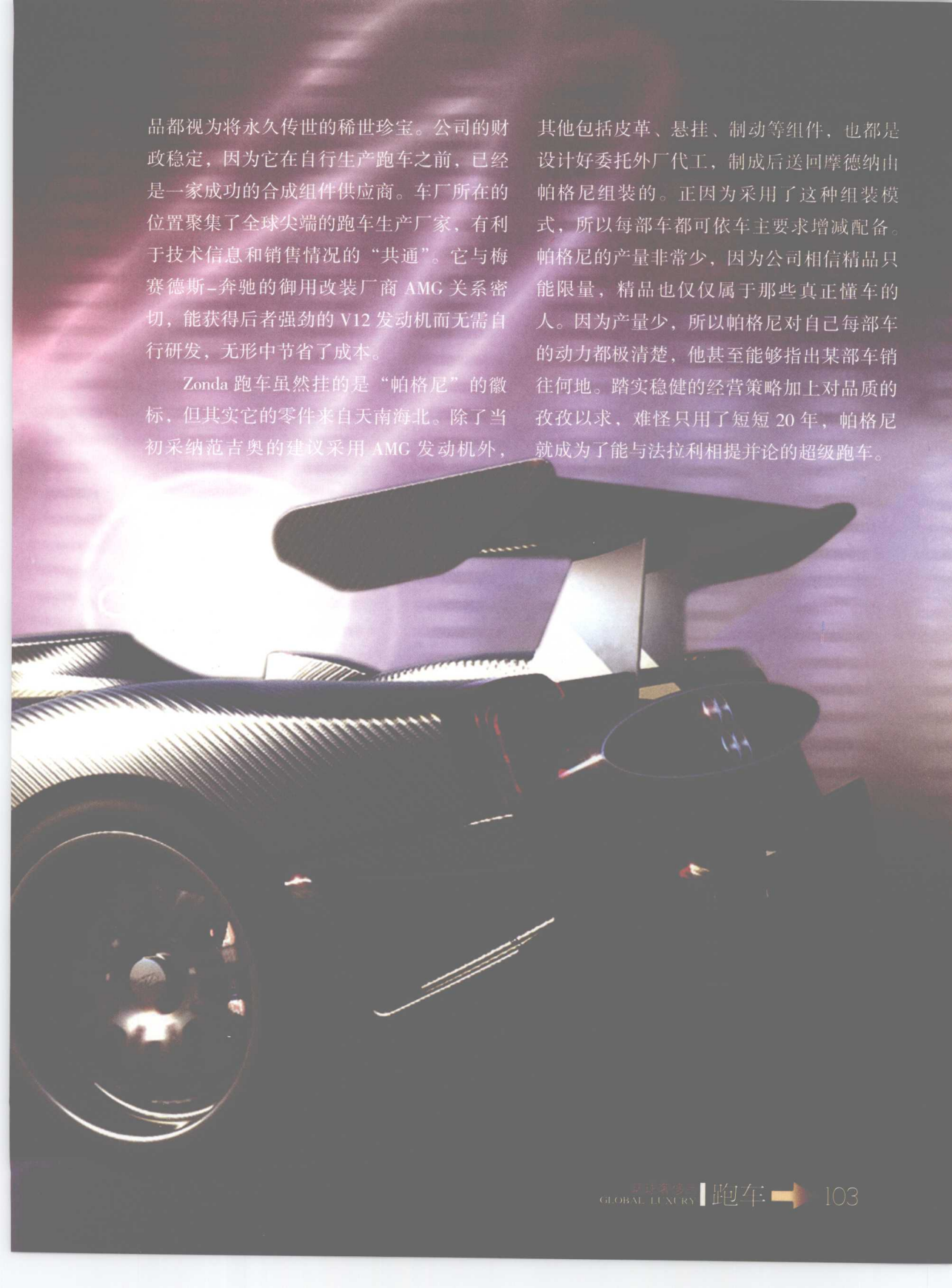
香港明星郭富城就拥有一辆加装了全车碳纤维选装件的 Zonda F，其在香港的税后价格高达 1200 万港元。不仅售价高昂，其日常保养的费用也同样惊人。Zonda F 换一次机油，需要从意大利请两名高级技师到香港。连飞机票、食宿等费用加起来，换一次机油大约要花费 15 万港币。

驰骋梦想之疆域

超级跑车制造领域一向令人难以捉摸，虽然历来不乏成功的例子，但失败的教训却更为普遍。公司的资金运作、经济环境等可变因素都使这个领域变得飘忽不定。在这样的情况下，创出新品牌要冒更大的风险。帕格尼选择了一条稳健的路线，他领导的车厂在制造汽车时所下的工夫，有点像钟表匠把每一件产

品都视为将永久传世的稀世珍宝。公司的财政稳定，因为它在自行生产跑车之前，已经是一家成功的合成组件供应商。车厂所在的位置聚集了全球尖端的跑车生产厂家，有利于技术信息和销售情况的“共通”。它与梅赛德斯–奔驰的御用改装厂商 AMG 关系密切，能获得后者强劲的 V12 发动机而无需自行研发，无形中节省了成本。

Zonda 跑车虽然挂的是“帕格尼”的徽标，但其实它的零件来自天南海北。除了当初采纳范吉奥的建议采用 AMG 发动机外，其他包括皮革、悬挂、制动等组件，也都是设计好委托外厂代工，制成后送回摩德纳由帕格尼组装的。正因为采用了这种组装模式，所以每部车都可依车主要求增减配备。帕格尼的产量非常少，因为公司相信精品只能限量，精品也仅仅属于那些真正懂车的人。因为产量少，所以帕格尼对自己每部车的动力都极清楚，他甚至能够指出某部车销往何地。踏实稳健的经营策略加上对品质的孜孜以求，难怪只用了短短 20 年，帕格尼就成为了能与法拉利相提并论的超级跑车。



你永远都不会抓住我，只要我在开自己造的跑车。

——莲花创始人　查普曼

Lotus 莲花

如果褪去跑车“代步工具”的外壳，而将其看做是一件艺术品或者收藏品，源自英国的莲花跑车是独具魅力的。自汽车诞生开始，100 多年来，英国车一直被认为是汽车工艺、品位、珍贵、豪华、典雅等溢美之词的完美体现，这一点在莲花跑车身上演绎得淋漓尽致。半个世纪以来，莲花被认为是跑车界的杰出代表，它的轻量化理念深深影响了世界车坛。

英伦经典跑车

在汽车工业史上，莲花品牌与众不同。它是英国杰出的工程师安东尼·柯林·布鲁斯·查普曼个人奋斗与智慧的结晶。无论是







批量生产的跑车还是赛车，查普曼都亲自参与设计与研制，倾注了毕生心血。

故事始于1947年，19岁的查普曼正在伦敦大学学习工程技术。这位醉心于汽车比赛的年轻人在没有任何人帮忙的情况下，大胆地改装了一辆奥斯汀7型赛车。这与其说是一辆赛车，倒不如说是一辆特技用车。那时候，休闲角逐的业余赛车运动在英国非常流行，查普曼驾驶着这辆改装车参加了比赛，并一举夺得冠军！

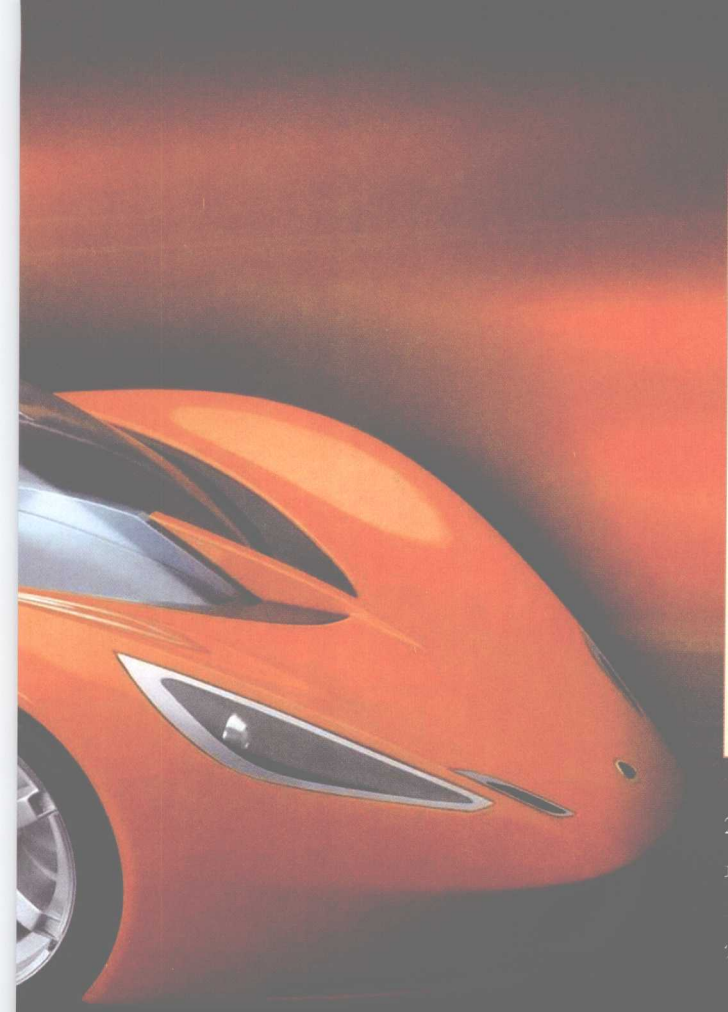
这个意外的惊喜带来了非凡的广告效应，查普曼以出售零部件的方式销售了20多辆这种车。设计成功了，当然要给它起个名字，查普曼突发灵感，就叫它“莲花”。

从此，查普曼把业余时间都用来设计自己心仪的车。1952年1月1日，查普曼和朋友联手成立了莲花机械工程公司，开始制造纯种跑车。为了把有限的资金用在刀刃上，查普曼不得不先将工厂设在父亲的旧马厩中。经过无数次的图纸设计和工厂实验，查普曼设计制造出了被赞誉为“马厩里飞出的莲花精灵”的莲花玛尔卡Ⅳ型跑车。

刚起步时，查普曼没有能力设计和生产自己的发动机，因而他把全部精力集中到车身设计上，且抱定一个原则，即尽可能减轻

五子登科

20多年来，查普曼创造出了一辆又一辆不同凡响的莲花跑车，最让世界车坛刮目相看的，莫过于被人们赞誉为“五子登科”的5种巧夺天工的精品车型：Elite、Seven、Elan、Europe、Esprit。



莲花 2-Eleven

莲花在 2007 年日内瓦车展上展出了 2-Eleven 车型，2-Eleven 整车质量仅有 670 千克，将莲花一贯“轻巧取胜”的理念提升至更高境界。莲花 2-Eleven 外观造型延续了莲花一贯的凹型前脸设计，两个水滴形头灯同样是莲花的标志性样式，前唇显得十分贴地，配合上车身鲜艳的图案，这部车看起来更像是一只贴地飞行的猛兽。莲花 2-Eleven 百公里加速耗时 3.9 秒，即使加速到 160 公里 / 小时也只需 9.1 秒，最高时速可达 250 公里 / 小时。

车身重量，最大限度地发挥有限的动力。也正是从这一理念出发，1952 年问世的玛尔卡 VI 型跑车采用了蜂窝结构管状车架。这项技术用于飞机制造已相当普遍，但用于汽车制造却是首次。这辆赛车采用的福特牌发动机仅有可怜的 30 千瓦，刹车装置是古老的拉线式，变速箱也仅有 3 个速比。但由于其车身仅重400 千克，抓地性奇佳，因此在车赛中把许多大功率的对手甩到了后面。

莲花品牌逐渐在车坛出了名。1958 年首次参加 F1 车赛，便名声大噪，尤其玛尔卡 VIII 型、IX 型及 X 型赛车更是在法国勒芒 24 小时耐力赛中出尽了风头。但是，查普曼最得意的建树还要算 F1。他所设计的一体化车身单座赛车具有划时代意义，莲花在这一赛事中统治了整整 20 年。

查普曼一边在赛场上积累品牌，一边不断研制独特的跑车，成功推出了 Elan、Seven Europe、Esprit 等车型。与此同时，莲花品牌不断地参加各项赛事，从 1963 年到 1978 年 7 次夺得 F1 车队年度大赛总冠军。这期间莲





莲花汽车公司的标志是由几个英文字母重叠在一起组成的，分解开是CABC，这是公司创始人查普曼（Colin Anthony Bruce Chapman）名字的首字母缩写。

花跑车的名字传遍了世界各个角落，成为闻名遐迩的名牌车。

1982年，年仅54岁的查普曼因心脏病去世。世界汽车史上的一颗巨星陨落了。莲花跑车立即濒临破产边缘。幸而在1983年，英国汽车拍卖集团主管大卫·威金斯接管了莲花。1986年莲花公司被美国通用公司买下，其后又卖给意大利的布加迪车厂，莲花车队也退出了F1汽车大赛。直至1997年马来西亚的宝腾集团将其收购，莲花汽车别处逢春，再度生机盎然。

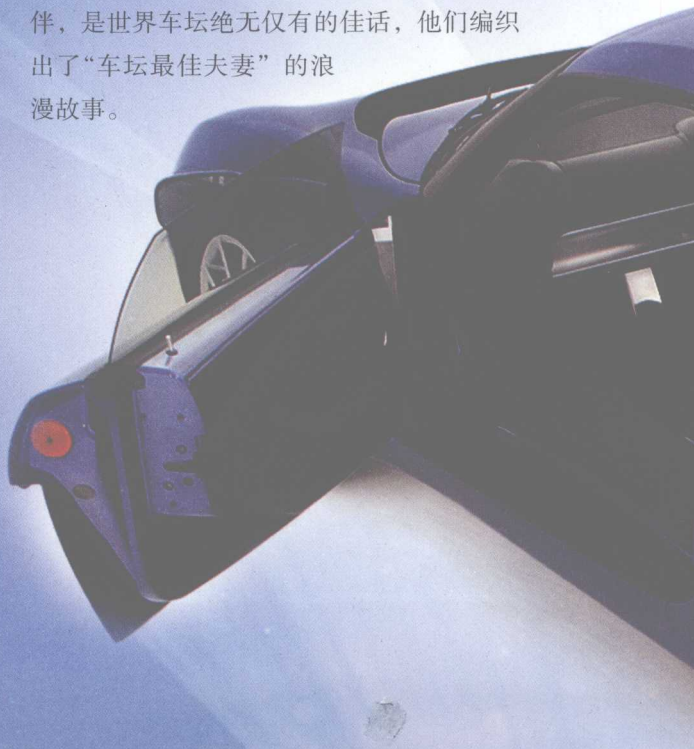
“车坛最佳夫妻”的浪漫故事

在世界车坛，查普曼是最富传奇色彩的老板，他不仅是老板，还是设计师、赛车手、制造员。查普曼与恩佐·法拉利、费迪南德·波尔舍一道，被尊为“20世纪车坛三大奇人”，而一路凯歌高奏的莲花车队，则为他赢得了“一人创造出一个汽车品牌系列的环球车坛第一人”的桂冠。除了这些，更为人津津乐道的是凝结在莲花跑车中的浪漫爱情故事。

查普曼人生中第一辆改装车就是在女友海尔小姐家的后院诞生的。很多人不解“莲花”名字的由来，其实这个名字和海尔小姐有关。一天，查普曼从苦思冥想中抬起头来，久久注视着海尔小姐那清丽的面庞，灵感顿生：跑车同女友一样那么让人怜爱，好似一朵出水芙蓉，“莲花”不就是跑车的最佳名字吗？

为了支持查普曼的事业，勇敢的海尔小姐曾经亲自驾驶查普曼改装制造的莲花玛尔卡Ⅲ型跑车，在世界驰名的英国银石赛车场勇夺AMOC大赛女子组冠军，这是改装型莲花跑车首次获得世界跑车大赛的桂冠。正是这次大赛的胜利，促使查普曼踏上了制造跑车的漫漫征程。

查普曼与海尔，因跑车相识、相知、相伴，是世界车坛绝无仅有的佳话，他们编织出了“车坛最佳夫妻”的浪漫故事。



最受喜爱的银幕交通工具

在英国著名间谍题材系列电影《007》中，最离奇的一部当属《勇破海底城》，片中男主角詹姆斯·邦德最得心应手的装备就是那辆白色的莲花 Esprit 跑车。在一项英国互联网的投票选举中，这辆莲花还被评为“最受喜爱的银幕交通工具”。

这辆 Esprit 在电影中被赋予了神通广大的形象，它不仅装备了威力强大的导弹，甚至可以变成潜水艇，在水下和敌人较量一番。在 30 多年前，水陆两栖跑车绝对是个工业奇迹。它这样的本领，达到了“007”跑车的一个巅峰，至少当时没有哪辆“007”跑车能像莲花一样，水陆两用。

这款莲花跑车之所以让人念念不忘，不仅因为各种先进的“007”功能，更是因为其前卫的造型。自从莲花在 1972 年的都灵车展展出其跑车系列以后，就被世人封为“最前卫的超级跑车”。在《勇破海底城》中，莲花 Esprit 跑车把造型前卫的特点发挥得淋漓尽致，而《勇破海底城》之所以能在庞大的“007”系列中闪光，这辆前卫的莲花跑车功不可没。



没有什么是不能达到的，只要不放弃，一切都不会结束。

——品牌创始人　克里斯汀·凡·科尼赛克

Koenigsegg
科尼赛克



它没有悠久的历史，没有显赫的身世，无论是世界繁华都市的马路上，还是任何一条顶尖赛道上，看见科尼赛克跑车的可能性微乎其微。然而，就是这个年轻的小型私人车厂，让权威汽车杂志网站 Autoemirates 那些以严谨客观著称的资深评论员，欣喜若狂又有些难以置信地大喊着："别再看法拉利'恩佐'了，它正在超越迈凯轮 SLR！'卡雷拉 GT'？别担心，它早就把它们甩掉了！"2005 年 2 月 28 日，在意大利的纳多测试道上，科尼赛克 CCR 以 388 公里 / 小时的成绩打破了迈凯轮保持了 12 年的量产车最高行驶时速纪录。现在，纳多测试道最高时速的排行榜上，排在科尼赛克 CCR 身后的依次是迈凯轮 F1、法拉利"恩佐"、保时捷"卡雷拉 GT"、奔驰 SLR、兰博基尼"蝙蝠"。看



看它身后的名字，你就会知道，科尼赛克这个后起之秀是多么可怕。

来自北欧的跑车传奇

1994 年，一个年仅 22 岁的瑞典青年克里斯汀·凡·科尼赛克怀着制造一辆顶级超级跑车的梦想，召集了一小群瑞典当地最顶尖的工程师（其中有不少具有航空工程背景），联系了一些瑞典既有的赛车零组件供应商与相关学术单位，以自己的姓氏为名在安吉荷姆创建了一家规模甚为袖珍的小型车厂——科尼赛克汽车公司。科尼赛克造车的核心理念不是很复杂：以类似一级方程式赛车的技术理念，开发出一辆中置引擎配置、双座的硬顶跑车。

在 1996 年，一辆名为“CC”的原型车开始接受一系列密集的严格测试，经过世界

著名赛车手皮克·特伯格、凯利·罗森布拉德和理查德·雷戴尔在赛车道、马路和沃尔沃风洞的反复测试，确定了原型车已做好正式亮相前的准备。1997 年，“CC”的原型车在法国戛纳影展上正式对外公布时，引起了不小的轰动。由于潜在客户的高度兴趣，科尼赛克开始正式进行量产车的生产准备，包括将新车送至相关国际认证单位进行测试以确保其能获得合法上路的资格。但除此之外关于量产车的一切，车厂方面保持相当低调的态度。令人满意的测试结果连同戛纳电影节铺天盖地的媒体报道，更坚定了克里斯汀制造成品车的决心。

第二年，科尼赛克车厂还买下位于瑞典最南端的一处旧空军基地，以建立用来生产新车的厂房。品牌第一辆原型量产车是在 2000 年完成的，银色的 CC 售价 46 万美元，在巴黎车展中大受好评，随后被瑞典当地的汽车杂志评为“年度风云车”。2002 年的日内瓦国际车展上，一辆红色科尼赛克 CC8S 量产车被交抵客户手中。历经十年探索，科尼赛克跑车终于可以流传世间了！后来，车厂持续对 CC8S 进行局部修改，并于 2004 年的日内瓦车展中展出了 CC 车系的高性能版本——一辆名为 CCR 的橘色超级跑车。CCR 的动力输出功率高达 592 千瓦，是经吉尼斯世界纪录认证的动力输出最大的量产车。

在 2008 年日内瓦车展上现身的科尼赛克 CCXR 尽管所使用的燃料为生质燃油（由



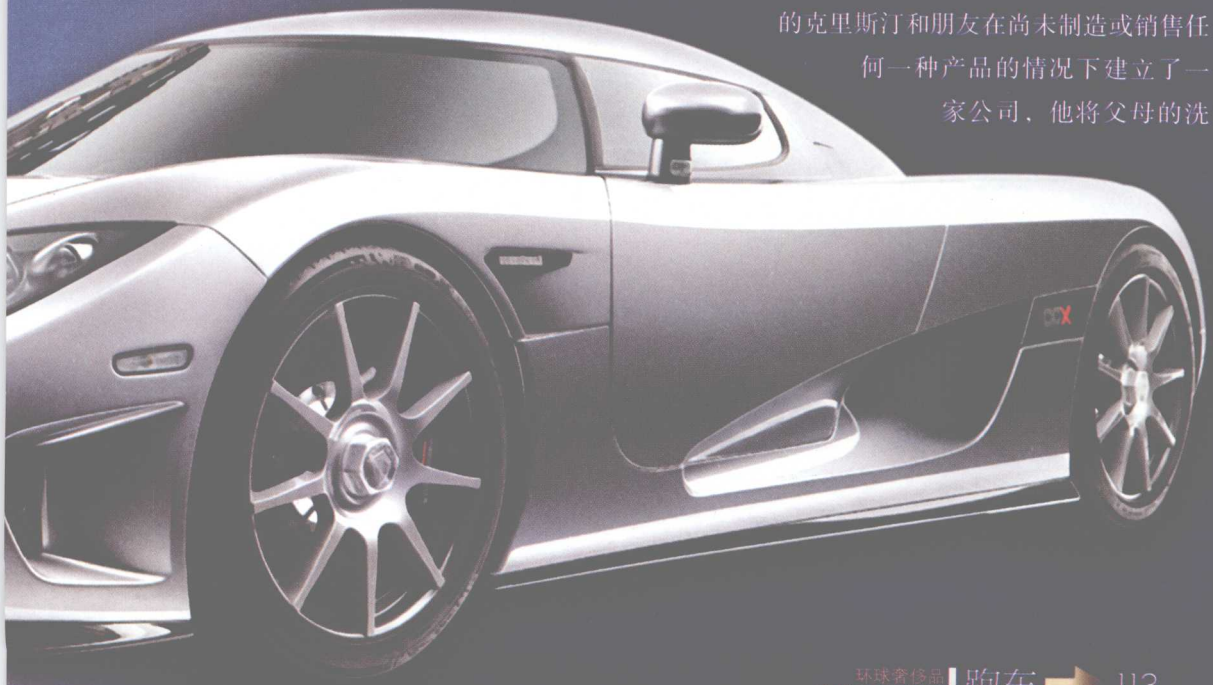
植物提炼并混和汽／柴油的全新燃料），但其动力输出仍相当惊人，CCXR 的百公里加速可在 2.9 秒内完成，极速则是轻松突破 400 公里／小时。在车体外观部分，科尼赛克为 CCXR 镶上了代表划时代环保超级跑车的识别厂徽。该款 CCXR 特别版车型的售价为 150 万欧元。

科尼赛克的“神奇人物”

科尼赛克跑车的创始人克里斯汀·凡·科尼赛克令人印象深刻的除了他创造的超级跑车，还有就是他那标志性的光头。克里斯汀是个不折不扣的“神奇人物”。1972 年克里斯汀出生在瑞典的斯德哥尔摩，从小对发明创造拥有很高的热情。当同龄人还在学校里念书，或过着无所事事的生活的时候，20 岁的克里斯汀和朋友在尚未制造或销售任何一种产品的情况下建立了一家公司，他将父母的洗

科尼赛克 CCX

为了纪念第一辆 CC 原型车诞生十周年，科尼赛克公司在 2006 年的日内瓦车展上推出了 CC 家族的全新车型 CCX，它以更优异的性能继续着科尼赛克的传奇。科尼赛克相信，在外观上，避免时下常见的流线型造型，改用锐利有如刀刻一般的车体设计，以此强化未来 CC 家族的设计方案是非常重要的。CCX 的发动机保留了 CCR 的动力，采用 4.7 升 V8 铸铝发动机，百公里加速时间为 3.2 秒，最高时速超过 395 公里／小时，车厂还进行了许多额外的工作以确保 CCX 能够满足世界上最苛刻的排放要求。





衣店改造成办公室。他们先是成为香水销售商，后来又在爱沙尼亚做起了鸡肉买卖，成为爱沙尼亚最大的鸡肉供应商。这之后他又成功经营了鸡肉、地板和威士忌。

克里斯汀的业务蒸蒸日上，但是“制造跑车”这样的声音自他的心底不断喷涌。在那个时期，许多大型跑车制造商纷纷破产，人们甚至认为市场上再也不会出现任何跑车。克里斯汀面对这一困境毫不退缩，1994年春天，他向他的朋友迈克尔·贝格菲尔特提出了他从5岁开始就已经抱定的梦想——制造跑车。他的朋友并未当场否定他的想法，迈克尔提出做一份营销计划，以验证在瑞典制造跑车这一想法的可行性。营销计划证明，瑞典有着生产优质汽车的悠久历史和众多赛车行业供应商，是超级跑车发展的理想之地。终于，克里斯汀制造跑车的计划开始启动。他曾经说过：“只要不放弃，一切都不会结束。”当别人嘲笑他的疯狂想法的时候，当制造跑车之路荆棘丛生的时候，只要想起这句话，一切困难迷茫都在克里斯汀眼前烟消云散。

作为品牌的拥有者和总设计师，克里斯汀花了15年的时间将CCR打造成当时世界上最昂贵、最优异的跑车之一。另外克里斯汀给出了一个让世人骇然的承诺：只要车主在购买CCR时额外多付一笔特别维修金，那么无论车子在世界上任何地方出现了机械



故障，克里斯汀本人都会在24小时内赶到现场并亲自解决任何机械问题。这种老板亲自充当一线技术人员的做法，别说在超级跑车领域，在任何一个领域都非常罕见。

永不妥协的“幽灵”

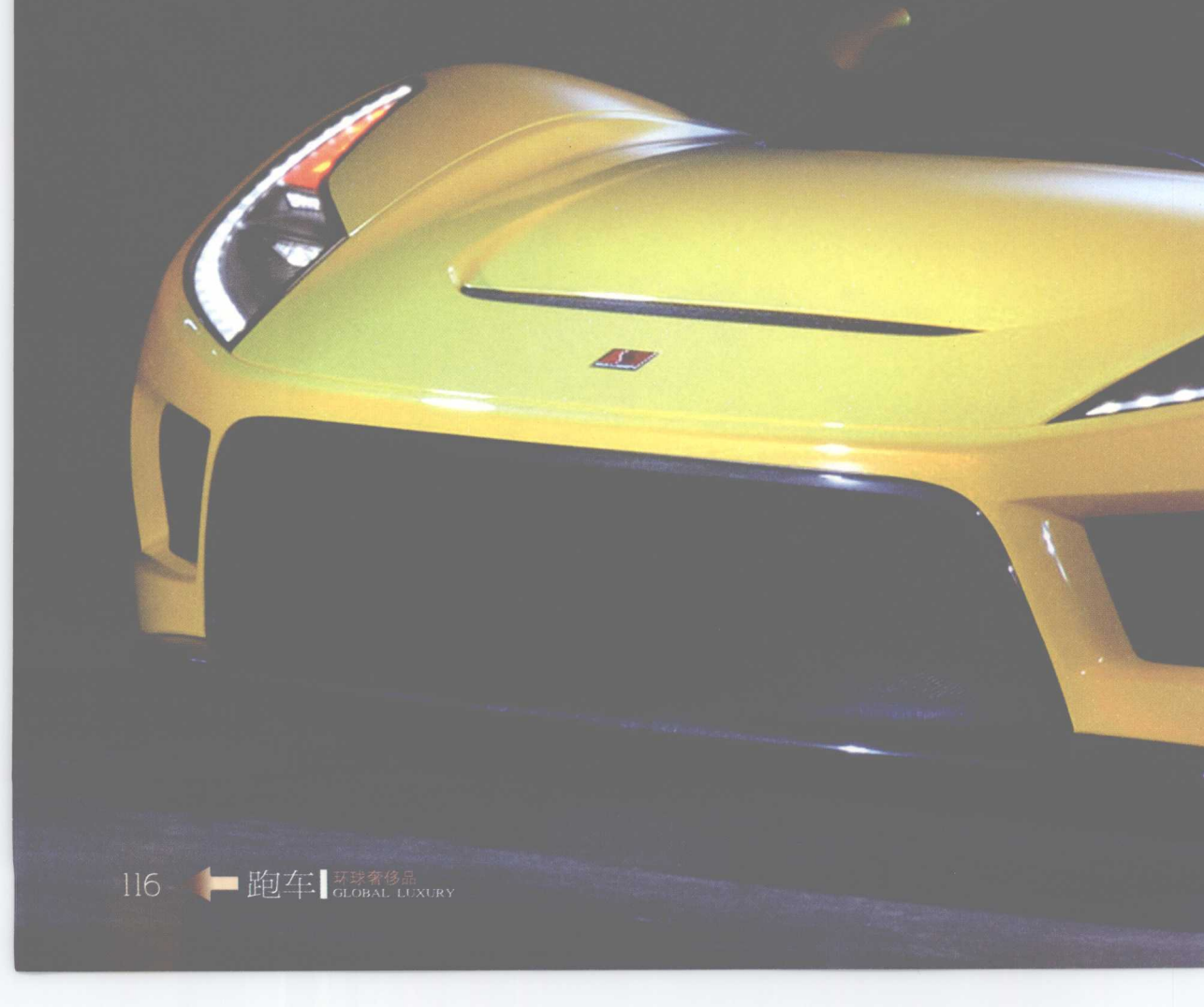
科尼赛克跑车经常被中国车迷称为“幽灵跑车”，原因是每辆科尼赛克跑车上都有一个幽灵图案的标识，这原本是瑞典空军第一中队的标志。科尼赛克车厂就设在飞行中队的旧址上，为了纪念那些英雄，幽灵图案也就成为了这部超级跑车的徽章。

在科尼赛克的官方网站上可以看到一段视频短片，记录着CCR在2005年2月28日那个历史性的时刻。红色CCR启动时，那动人心魄的声浪，哪怕是通过万里之遥的光纤传播至电脑连接的普通有源音箱，也澎湃得令人感觉到极大的压迫感。没有观众，没有摄影机和照相机，根本没有F1现场的那种热闹场面。空旷的测试道转角，只有空气里尖锐划过的速度声音，CCR掠过固定摄影机的时候，画面显然震动了一下……这就是追求极致速度的真实场景，任何人类试图突破极限的努力，都绝不会只是一场虚荣的表演而已。

我们追求的是一种平衡，快感既来自于极速，也来自于舒适、安全和轻松自如。

——萨林创始人　斯蒂夫·萨林

Saleen 萨林



萨林可谓美国超豪华车的象征，旗下经典跑车萨林 S7 曾荣登美国《福布斯》杂志 2005 年度“世界上最昂贵的十款汽车”榜首。据说萨林的观景天窗零售价为 3999 美元；萨林的活动顶篷价值 1299 美元；包括导流器运动杠、三件式汽车后座护面在内的套装零售价高达 2550 美元……但这还都是“表面功夫”，萨林跑车的配置才是集科技、工艺以及人性化设计于一身的至尊经典。

美国的法拉利

素有“美国的法拉利”之称的萨林公司成立于 1983 年，其创始人斯蒂夫·萨林是一位优秀的大西洋方程式赛车手。他利用自己在赛车场上取得的成就，结合父亲的制造业，成立了萨林公司。斯蒂夫·萨林源自赛





车的激情对于成立萨林公司也起到了重要作用。1984 年，萨林公司推出了第一部汽车。这辆车采用特殊的空气动力学原理，带有一个引人注目的高性能驾驶室和一个精致的驾驶操作悬浮吊板。后来，萨林公司的赛车手驾驶着这辆车参加了在加拿大多伦多的莫斯波特公园赛道举行的 24 小时耐力赛，并一举获得了巨大胜利。

成立的初期，萨林公司主营福特野马车型的改装工作。他们在 1988 年推出的 SA-5 Mustang，1993 年的 SA-10，1998 年的 SA-15，2003 年的 SA-20，均是特别设计的建厂纪念版野马车型。同时，萨林公司也为一些车厂生产高性能的零部件或者某些车型的高性能型号，并且经常为一些车手和客户改装爱车。

萨林，这个诞生于 20 世纪 80 年代的豪华车品牌一直藏身在美国本土自得其乐，很少主动渗透到海外市场。成立以来，萨林生产了超过 10000 辆通过美国环保署认证的跑车，超过了美国任何一个专业汽车制造商。另外，萨林在全球已经装备了超过 60 万辆汽车，进一步证明了其对优异品质的承诺。

2008 年，萨林推出了一款只生产 300 辆的限量版野马跑车。该车装备 4.6 升 V8 发动机，最大输出功率为 340 千瓦。这款车外形酷似美国传奇赛车手丹·格尼 1969 年驾驶的特兰斯艾姆，并且该车请到了格尼父子帮助调试。



虽然以前萨林被称为“美国著名的福特野马改装厂”，但它现在已经是完全意义上的造车公司，而不是改装公司。萨林拥有独立的造型设计专家团队以及配备各种先进专业软件的计算机工作站，具有样车试制的全套装备，能够独立完整地设计、开发和制造用于自家整车上特殊性能的发动机系统及部件，可以自己制造高性能树脂纤维车身覆盖件，并完成涂装工艺。创始人斯蒂夫·萨林将自己的赛车经验与设计技能完美结合，制造出非凡的公路跑车。随着S7超级跑车的推出以及S7R在竞赛中取得的成功，作为获得过无数的胜利和荣誉的跑车制造商，萨林已奠定了其汽车界梦想家与创新家的地位。

萨林在底特律的工厂貌似科研单位，装潢风格又像艺术展厅。在夕阳的照射下，漂亮的样品车更是显得凹凸有致。如果你进入车间，就可以一睹所谓“手工造车”的真容。与遍布流水线的工厂不同，这里的工人们都有非凡的手工技能。近年来，萨林将分厂开到了加拿大和沙特阿拉伯，因为那里一掷千金的玩家非常多。

S7TT——凶猛的怪兽

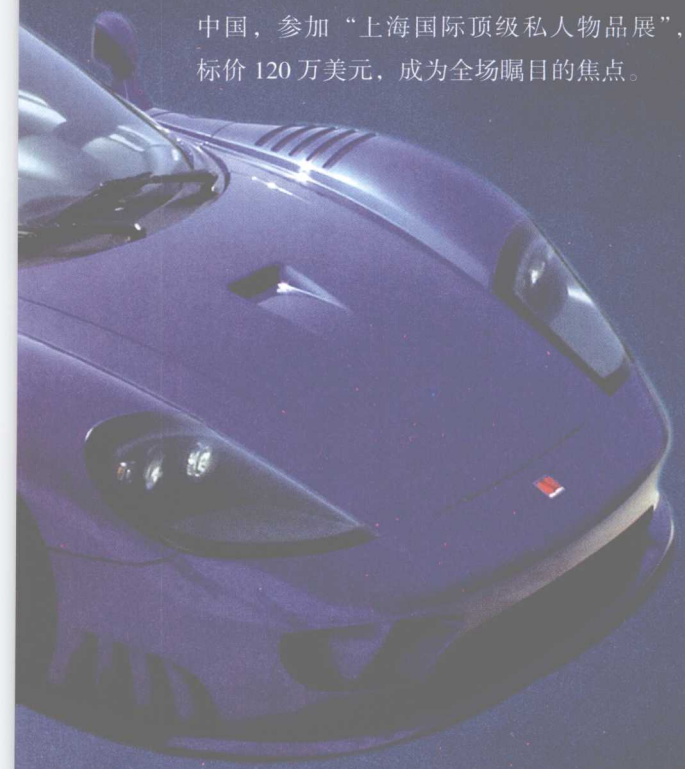
最初的S7街道版本诞生于2002年，是唯一能在美国公路上合法行驶的功率超过360千瓦的跑车，也是唯一的中置引擎超级街道跑车，当年被很多汽车杂志公认为“世界上速度最快的量产车”。

随着时间的推移，萨林S7当年看来不可思议的动力变得十分普遍。年产25辆的S7在2005年停产，取而代之的是更为恐怖的S7TT，TT就是双涡轮增压系统。S7TT百公里加速仅需2.8秒，近乎贴地飞行！如此强劲的动力要归功于全新打造的全铝7升双涡轮增压V8引擎，最高转速为每分钟6500转。该引擎大量使用了太空材料以及萨林专门设计的铝质CNC结构汽缸盖和不锈钢排气系统。S7TT的重量很轻，这也是它跑得飞快的原因。萨林公司还在S7的基础上开发了专门用于比赛的S7R跑车，该车保持了多年勒芒大赛最快圈速的纪录。S7TT整个车身采用碳纤维材料，高度只有1.041米。重新设计的后扰流板和前挡泥板令车身线条更加流畅，在高速行驶时能提供足够的下压力并减低风阻。



S7TT车身上有数处“鱼腮”造型，后向延伸扩展的车身给人以强烈的“肌肉感”，而侧刀状向上抬起的车门则让S7拥有一种“未来战车”的意味。萨林S7跑车带给驾驶者完美的驾驶感受，车内座椅采用不对称结构，驾驶座相对副驾驶座更靠近中心，这样的设计增加了驾驶室空间，提高了舒适性，

便于平衡车内重量的分布。此外，通过调节驾驶座上 6 处旋钮及一个压缩齿轮，身材魁梧的驾驶者同样可以享受到舒适的驾驶环境。2005 年 10 月 18 日，S7TT 第一次来到中国，参加“上海国际顶级私人物品展”，标价 120 万美元，成为全场瞩目的焦点。



从银幕驶来的“上帝之车”

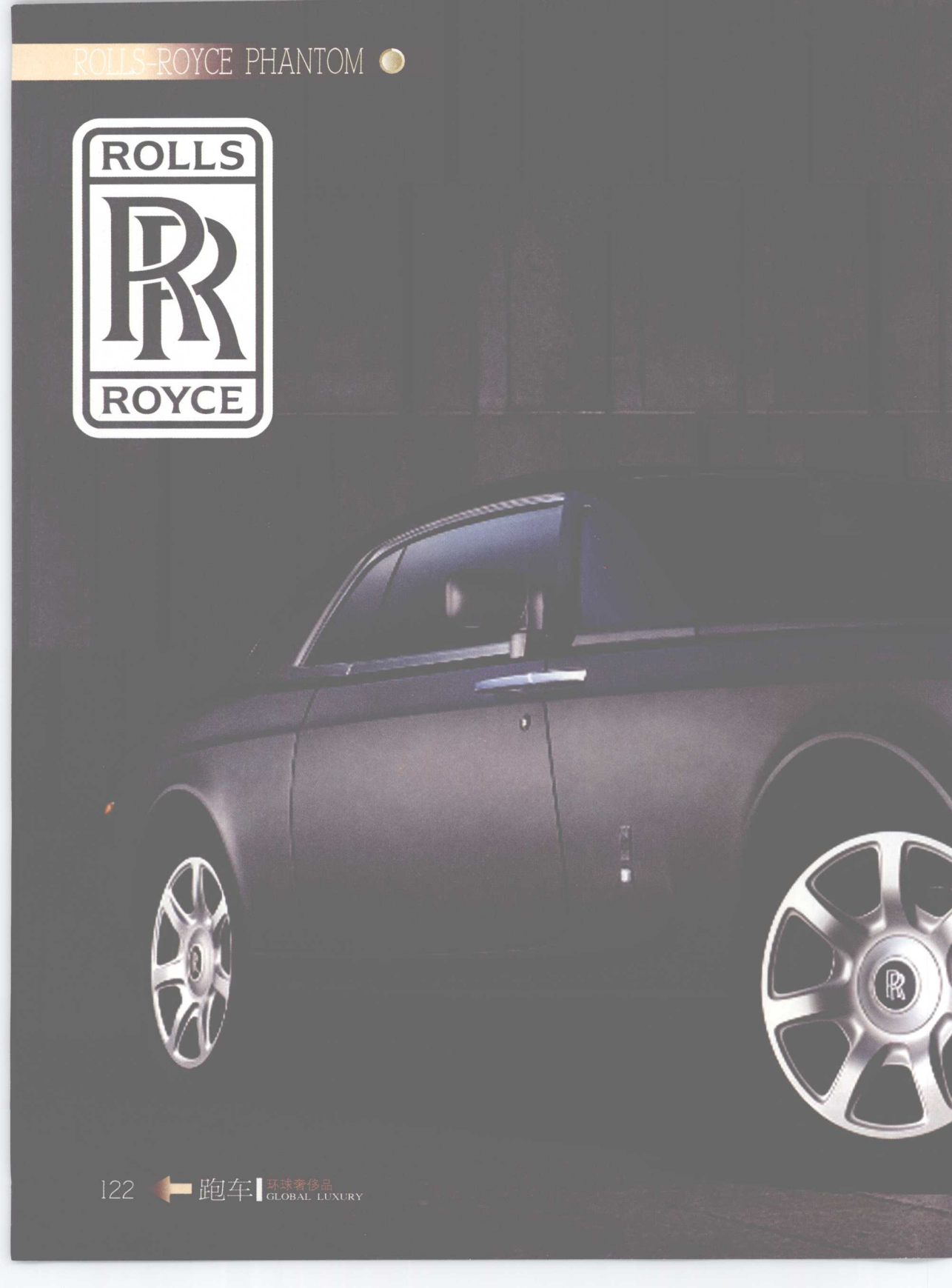
不知何时开始，电影成了体现汽车性能的舞台。香车、美女和飞车追逐场面已成为好莱坞的电影经典模式，“名车电影秀”越来越精彩。在很多的好莱坞大片中，萨林都曾出演重头戏，汤姆·克鲁斯、哈里·森福特等巨星也都曾在影片中驾驶过萨林。

在电影《冒牌天神》中，“喜剧天王”金·凯利饰演一个总是埋怨上帝没有做好分内工作，才导致世界越来越糟糕的记者。一天，上帝实在受不了他的埋怨，于是决定将管理全世界的工作暂时交给他来做。这位冒牌天神的座驾便是萨林 S7，当他驾驶着萨林 S7 在街头狂飙时，所有人都倒吸一口气——不管是银幕上的还是银幕下的，要知道，那可是美国最顶级的跑车。因为这部电影，萨林 S7 被称为“上帝之车”。

在 2007 年称霸票房的《变形金刚》中出尽风头的狂派一员——“警车”的原型车正是 2005 年 2 月登上芝加哥车展的萨林 S281 Extreme，经过萨林公司重新配色与加装前方大型保险杠之后，银幕上的“警车”展现出了更为凶猛的气势。S281 Extreme 2008 年式样车款全球限量发售 200 辆，即使有钱也很难买到。

猛禽 S5S

萨林公司在 2008 年纽约国际汽车展上推出了一款可使用乙醇燃料的环保概念车——猛禽 S5S。这款概念车百公里加速仅用 3.2 秒，最高速度轻松突破 322 公里 / 小时。就外观来讲，猛禽 S5S 可说是威风十足，那两个犹如圆月弯刀的前大灯充满威慑力，大灯下方的超大进气口也暗示了其澎湃的动力需求。优美而又不失刚毅的线条从车头一直延伸至车尾，从侧面看仍存有萨林 S7 的遗风，但是尾部的设计却要比 S7 简洁许多。

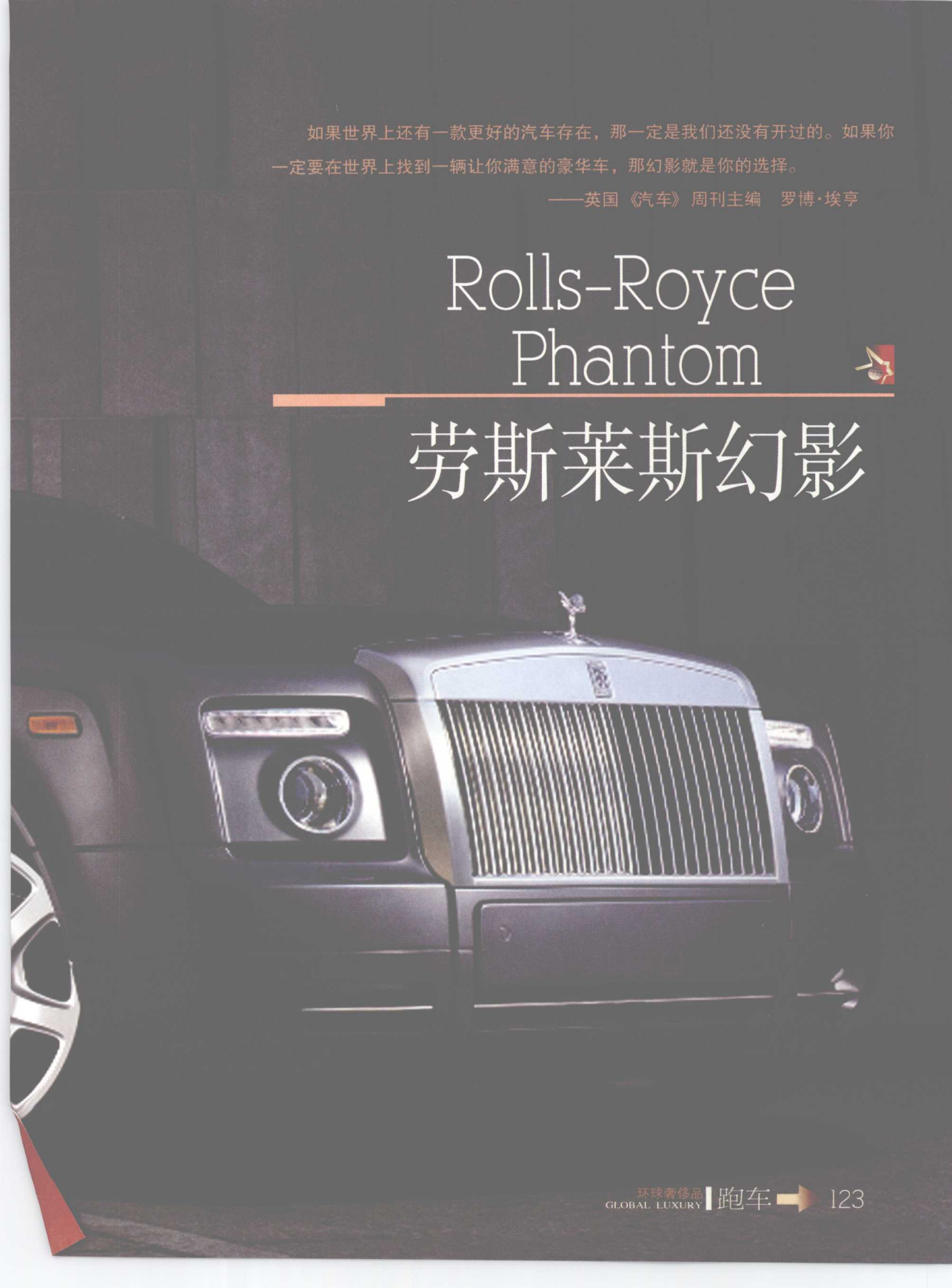

ROLLS
ROYCE

如果世界上还有一款更好的汽车存在，那一定是我们还没有开过的。如果你一定要在世界上找到一辆让你满意的豪华车，那幻影就是你的选择。

——英国《汽车》周刊主编　罗博·埃亨

Rolls-Royce Phantom

劳斯莱斯幻影



ROLLS-ROYCE PHANTOM

众所周知，劳斯莱斯是全世界最豪华、最高贵的车，它是很多皇室成员和贵族的指定用车。劳斯莱斯的车款大多是房车，跑车车款较少。为数不多的劳斯莱斯跑车因为承袭了品牌的豪华传统而更显得弥足珍贵，在奢华的表征下，它将澎湃的动力和昂扬的激情演绎得淋漓尽致，成为超豪华跑车的终极诠释者。

系出名门

1904 年英国工匠亨利·莱斯制造了一辆轿车。这辆车平稳的行驶性能及精良的制作工艺引起了贵族查尔斯·劳斯的极大兴趣，当年两人合作建立了劳斯莱斯汽车公司。车标中重叠在一起的两个“R”分别代表劳斯和莱斯姓氏的第一个字母，体现了两人融洽和谐的合作关系。自上世纪 90 年代后期开始，几十年少有变化的劳斯莱斯车型在全球出现滞销，导致企业亏损。2002 年 8 月 30 日，1946 年建立的英国克鲁郡劳斯莱斯原厂的最后一辆劳斯莱斯豪华轿车下线，56 年的原厂生产劳斯莱斯车的历史到此结束。从



2003 年 1 月 1 日起，劳斯莱斯正式搬离英国克鲁郡，归属宝马公司麾下。

“幻影”这个名字最早出现在 1925 年，但是直到被宝马收购后，“幻影”系列才增添了跑车车型。劳斯莱斯历史上第一款跑车诞生于 1971 年，这是一款名为“险路(Corniche)”的双门四座敞篷跑车。“险路”的外观尽显不凡的皇家气质，同时散发着温馨的新生活气息。劳斯莱斯引以为豪的高雅、精致的内饰在“险路”上同样得以沿袭，整车宛如豪华的移动行宫一般，处处表现出劳斯莱斯的尊贵气息。虽然车重超过 3000 千克，但水冷涡轮增压 V8 缸发动机 737 牛顿·米的扭矩以及 240 千瓦的功率，配合准确无误的智能自适应自动变速箱，令“险路”动力充沛，由静止加速至 100 公里／小时只需 8 秒，最高车速达到 220 公里／小时。无论是加速或巡航，发动机的表现都从容不迫，一派皇者风范。20 世纪 70 年代这款车非常受欢迎，订单排满了 4 年。“险路”车型不断地增加一些现代的设计，如为驾驶员和前座乘客配备安全气囊等。这一车型一直生产到 2002 年，是英国本土生产的最后一部劳斯莱斯所属车型。



限量版“幻影”跑车

2008 年劳斯莱斯专为阿联酋富豪打造了一款限量版劳斯莱斯“幻影”跑车。这款车的设计理念来自于一个古老的东方牡丹花艺设计，车身颜色分为传统的天蓝色和代表财富的金黄色。车厢内部也充分展现了东方艺术，内饰颜色、材料和中控台的布局等均可以由车主自己设计，以便营造出一个完全属于自己的驾驶舱。车厢篷顶通过小小的二极管制造出宛如星空的效果，这种别出心裁的设计让车室氛围显得特别迷人。而在配备部分，即便座舱呈现出浓厚的复古风格，但包括 iPod 播放器在内的各种装置配备，仍能让乘员享受数字科技的便利。

重获新生

在 2007 年的底特律车展上，宝马公司



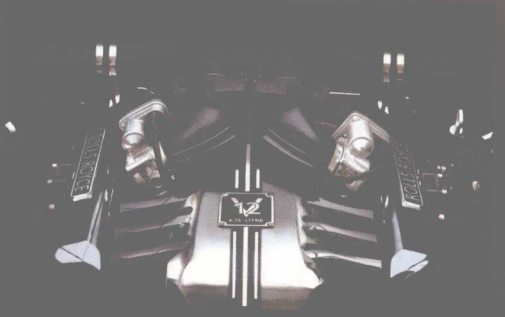
推出了劳斯莱斯“幻影”软顶双门敞篷跑车。这款车是由100EX实验车演变而来的。2004年，宝马专为劳斯莱斯100周年庆而开发了这款试验车。从“幻影”敞篷车上可以看到很多来自100EX的设计元素，比如LED头灯、圆形前大灯、中央铝合金发动机盖、四轮马车式的车门等。流线型的设计由经典的水箱护罩格栅开始，缓缓地向后倾斜，一直延伸到亚光铝合金发动机盖和前窗框架。这款车的车顶由5层特殊材料组成，不但保证了很好的隔音效果，同时也控制了重量。至于车内所使用的大量软质真皮、镀铬合金饰条、柚木等材料，更是凸显了这款车的豪华特证。这部车的身价为780万人民币。2008年的日内瓦车展上，劳斯莱斯推出全新“幻影”双门轿跑车。这款轿跑车是“幻影”

一直到今天，劳斯莱斯的发动机还完全用手工制造。更令人称奇的是，劳斯莱斯车头散热器的格栅完全是由熟练工人用手和眼来完成，不用任何丈量工具。而一台散热器需要一个工人花费一整天时间才能制造出来，然后还需要5个小时对它进行加工打磨。

系列中最以驾驶员为本的车型。这款轿跑车的设计着重强调了动力性能，它配备的6.75升V12发动机最大功率输出达到335千瓦，最大扭矩为720牛顿·米。并且这款新车的油箱容积比“幻影”软顶敞篷车增加了25%，行驶距离大大增加。该车能够在5.8秒内轻松完成0～100公里／小时的加速，并持续快速攀升至250公里／小时的最高电子限速值。该车售价约为700万人民币。







大师的绝世之作

一位名为罗兰·霍尔的汽车收藏家联系到著名的汽车设计师宾尼法利纳，希望他在“幻影”敞篷车的基础上设计一辆手工制作汽车，要求是“将上世纪30年代的设计风格融入其中”。宾尼法利纳接受了这一订制的要求，设计了一款特别版“幻影”敞篷车，并以希腊神话中的一位巨人的名字“Hyperion”为之命名。这部车的设计风格吸收了二战前劳斯莱斯经典车型的元素。不过在它的发动机盖下搭载的却是一台与“幻影”敞篷车相同的333千瓦6.75升V12发动机，这足以让Hyperion用不到6秒的时间从静止加速到100公里／小时。

宾尼法利纳本打算在2008年的全球著名老牌汽车及概念车展览会上正式发布这款车，然而还没等到那一天，就在一起车祸中不幸丧生了。劳斯莱斯Hyperion成为这位伟大设计师的绝世之作。





宝马并不是生产从A地到B地的移动物，而是生产移动的艺术品。

——宝马设计总监　克里斯·班格

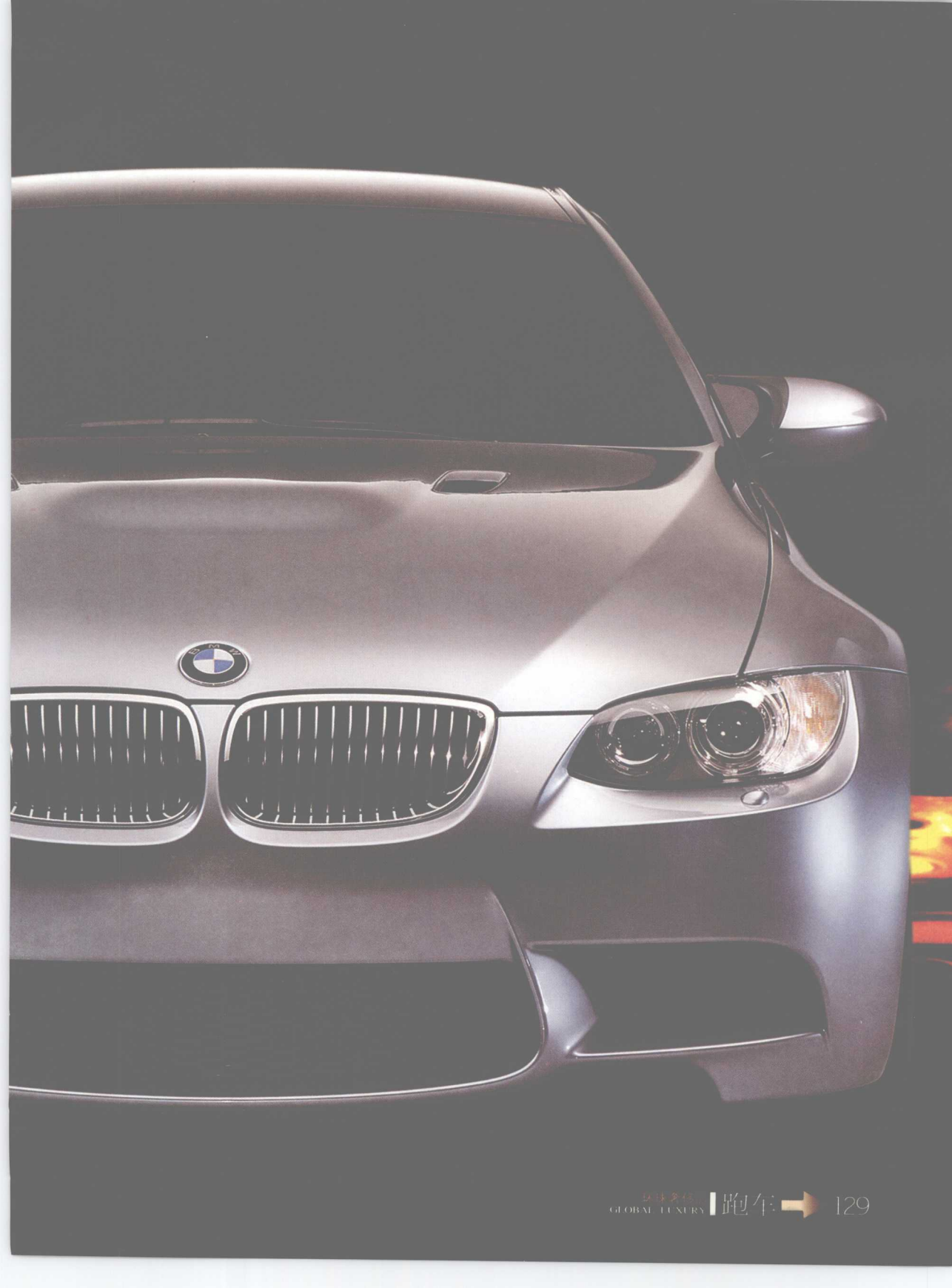
BMW 宝马Z系

作为德系三大品牌之一的宝马，在其近百年的汽车生产史中，为人们带来了数不尽的惊喜。对于宝马跑车，怎样的幻想和期望都不过分，因为宝马总能将之化为现实。作为宝马旗下的跑车代表，Z系似乎总是被一层薄薄的神秘面纱笼罩着，给人一种遥不可及的无法触碰之感。可以毫不夸张地说，Z系的每一个作品都是独当一面的超级跑车，都是设计名师的沥血之作，都称得上是价值不菲的艺术品。



BMW的神秘部门

1916年3月7日，德国人吉斯坦·奥托在慕尼黑创建了“巴伐利亚飞机制造厂”，



BMW Z4

自从 Z3 在《黄金眼》中首次公开亮相后，便一直成为年轻人追逐的对象。而时隔 7 年后，BMW Technik GmbH 再度推出第 3 换代产品——BMW Z4。Z4 在安全性上有了很大的提高，在 2004 年 5 月进行的欧洲新车安全性能评估中，BMW Z4 取得了公路车型的最好成绩。其配备了失压保行轮胎，在轮胎完全失压的情况下还能继续行驶一段距离。因为 80% 的情况下，轮胎失压都是从缓慢的漏气开始的，所以 Z4 配备了漏气报警指示器。另一项 Z4 标配的创新技术是两级制动信号灯。在紧急制动的情况下，刹车灯中的附加 LED 被激活，它起到增强提醒后方车辆注意的作用。

这就是宝马公司的前身。第二年，这个公司开始重组，正式命名为宝马 BMW。第一次世界大战结束后，德国成为战败国，宝马的飞机被《凡尔塞条约》列为“战争武器”禁止生产。此后，宝马开始涉足摩托车领域。随着技术逐渐成熟，宝马从 1927 年开始生产汽车。因为先前有制造飞机的背景，所以宝马将很多飞机技术应用到汽车上，大大提高了汽车水平。目前，宝马汽车在品质上已与梅赛德斯-奔驰并驾齐驱，在发动机等许多领域甚至超过了奔驰公司。宝马与奔驰已共同成为德国汽车制造业的骄傲。

宝马公司对跑车情有独钟，自从 1935 年第一辆跑车 315-1 问世以来，宝马一次又一次为人们带来惊喜。很多车迷至今仍对 1955 年推出的那款 BMW 507 念念不忘。其恒久美观的车身，时髦的轮廓，流线的造型和延展的发动机罩盖使得这款车直到今天仍然被视为梦幻赛车的化身。这款被《法兰克福晚报》誉为“梦中奇想”的豪华双座敞篷跑车售价为 26500 马克，而当时德国人平均税前月收入仅为 347.5 马克。

1985 年 1 月 1 日宝马成立了 BMW Technik GmbH 子公司。在 BMW 公司内部其代号为“ZT”，“ZT”的职责和任务是研制和开发当代最新的，甚至是超前的跑车技术和最前沿的跑车设计，并且使这些实验室的前卫技术和设计为以后的量产跑车作技术储备。因此，在这里进行的任何技术开发、任何设计都是革命性的，在这里工作的工程师和技术专家不用考虑他们手中进行研发的项目



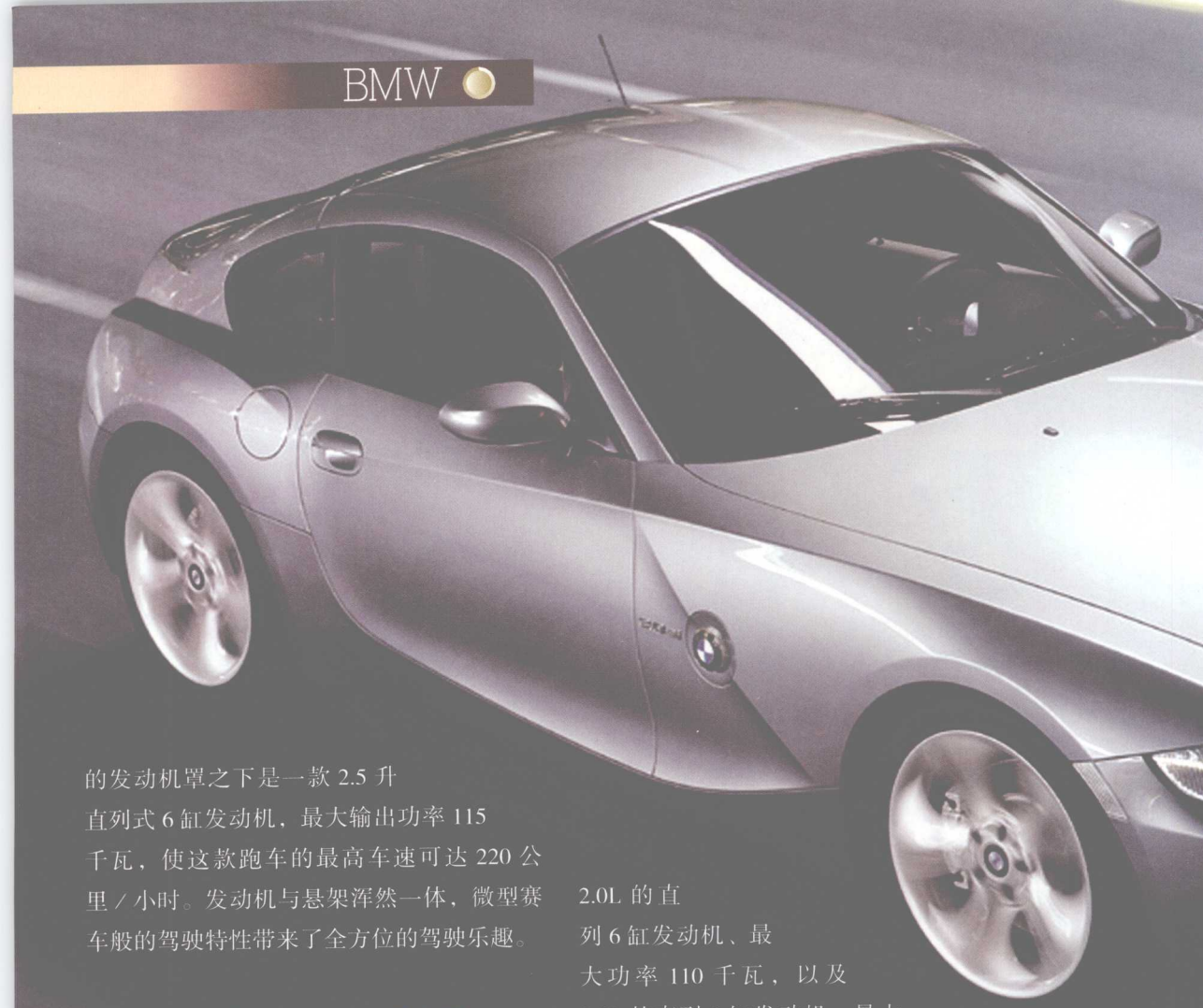
是否和市场有关，更不用考虑现在的车主是否需要，可以说，“ZT”就是这些天才科学家幸福的乌托邦。随着“ZT”日益发展成熟，随之而来的便是一个个令世人瞠目结舌的作品的诞生！

伟大的开篇

在1985年就有人曾预见BMW Technik GmbH团队将会做出一些惊人的举动，当时的总裁埃伯哈德·凡·金海姆还创造了一句口号：“速度快的将追过速度慢的。”Z1在1987年法兰克福车展上的杰出表现，就是这一切发展的起始讯号。

这款采用塑料车身的Z1敞篷跑车引起了公众极大的兴趣，它采用由压制钢板组件与粘和塑料地板组成的单体式底盘，这种设计不仅可以减轻车的重量，而且可以提高车辆的强度。镶板由热塑塑料组成，使用螺栓连接。而“Z连杆”后桥则是为Z系车型量身打造的一项独特的创新技术。可以降入门槛的电控车门是这款汽车的另一大特点。Z1



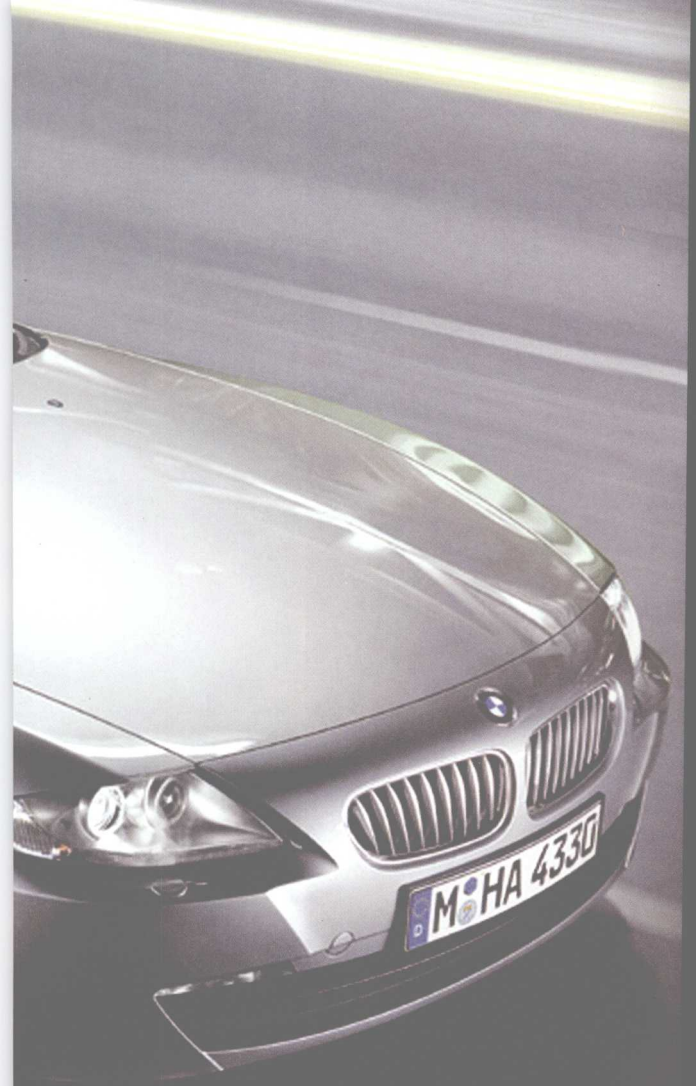


的发动机罩之下是一款 2.5 升直列式 6 缸发动机，最大输出功率 115 千瓦，使这款跑车的最高车速可达 220 公里／小时。发动机与悬架浑然一体，微型赛车般的驾驶特性带来了全方位的驾驶乐趣。

“007”新宠——Z 系座驾

在著名的“007”电影《黄金眼》中，詹姆斯·邦德驾驶着一部宝马 Z3 大出风头。这辆 Z3 就是 BMW Technik GmbH 继 Z1 之后推出的第二款跑车。Z3 是一款极具动感的双门运动型跑车，拥有圆润的车顶线条。在性能上，可选发动机包括：1.8L 四缸发动机、带平衡轴、最大输出功率为 87 千瓦，2.0L 的直列 6 缸发动机、最大功率 110 千瓦，以及 2.8L 的直列 6 缸发动机、最大功率 142 千瓦。车迷这样形容 Z3：“它具有卡丁车一般的操控性。”Z3 的设计理念是将安全性、动力性、舒适性、运动性以及必不可少的传统集于一身，以上的要素与其定价策略相配合，意在吸引年轻消费者的眼球，为 Z 系车型打开一片市场，此时的宝马已经倾力出击。1996 年 5 月，第一批宝马 Z3 被交付给为它自豪的车主，很短时间内 Z3 就跃升为同类中最畅销的车型。

在“007”电影《末日危机》中，詹姆



斯·邦德心爱的座驾是宝马公司备受瞩目的Z8超级跑车。看起来有些复古也有些另类的Z8诞生于千禧年，它吸收了上世纪50年代宝马507车型的设计元素，颀长的发动机罩，宽大的车轮，还有车身两侧动感十足的排风口，无不令人回忆起那“美好的旧日时光”。把车轮上的梦想变为现实的人们是那些充满激情与狂热的设计师和工程师，是他们联手创造了这样的杰作。在Z8的设计开发过程中，他们享有完全的自由来制造一款真正充满热情的双座跑车，这是专为驾驶乐趣和瞬间激情而诞生的、拥有慑人魅力的运动跑车：强劲彪悍与柔顺如水集于一身，领导时尚而又独一无二，它具备了创造又一跑车神话的所有资本。

BMW Gina概念跑车

如果把汽车的骨架换成活动式的碳纤维棒，再把金属车身换成布料，这样可以做出一辆什么样的车？宝马设计团队正是以这种颠覆性的设计理念设计出了Gina概念跑车，这辆跑车同样采用带有典型宝马特色的曲线线条，所不同的是，这辆车采用了一种“布衣”来代替传统的金属车身，这是一种特殊的、具有弹性的、高强度的纺织物材料。车门开启时布料会褶皱，引擎可由中线向两侧分开，车灯也会像眼睛一样张开，甚至连内装都是可变形的。



任时光飞逝，道奇永远走在时代前沿。事实上，在汽车工业的发展历史中，道奇一直牢牢占据着领先地位。

——道奇品牌评介

Dodge Viper

道奇蝰蛇



道奇蝰蛇是美国顶级跑车的代表，它清晰地体现了进取、自由、睿智、乐观的品牌精神，富有张力的外形和强劲的动力系统令它成为全世界男人的梦中座驾，而少数道奇蝰蛇拥有者的切身体会则让20世纪90年代的道奇蝰蛇几乎成了一代车神，代表着舒适、奔放而自由的绝佳驾驶感受。

“毒蛇”跑车的复兴

道奇品牌是由道奇兄弟联手创立的。哥哥约翰·道奇出生于1864年，弟弟霍瑞斯·道奇出生于1868年。1886年，道奇全家由



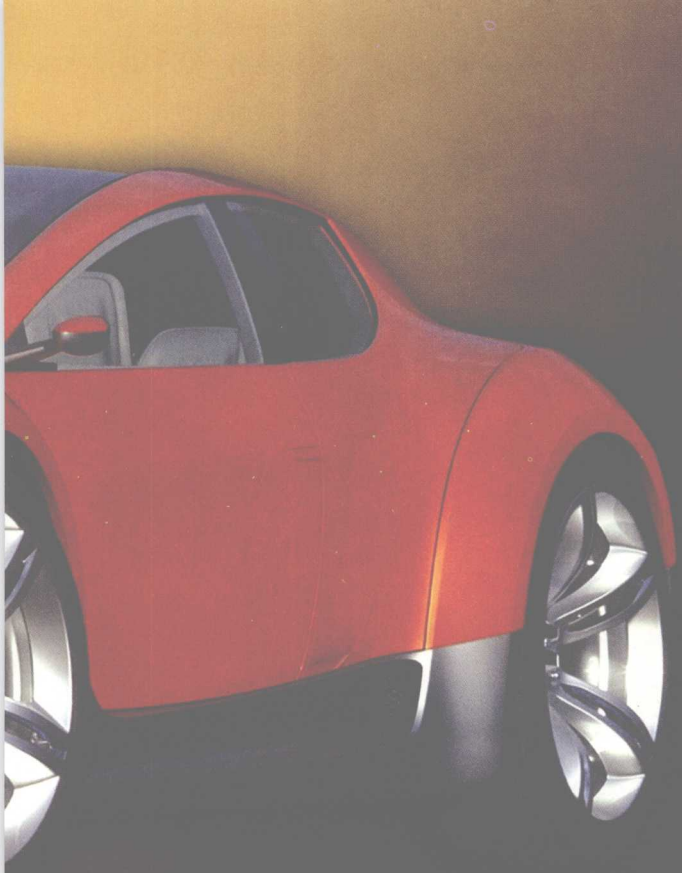


美国密执安州移居底特律。在 19 世纪 90 年代，自行车是底特律的主要交通工具。霍瑞斯就靠一辆自行车上下班，但是它并不能让霍瑞斯满意。1897 年，霍瑞斯发明了防尘轴承，约翰觉得这是能带来商业利润的机械，于是他们在底特律建立了一个自行车公司。

1903 年，道奇兄弟遇到了年轻的企业家亨利·福特，他们被福特的成就深深打动了，很快便暂缓了手头的其他业务，转而为福特的第一款汽车提供零部件。在 1903 款福特 A 型轻便汽车上，除车轮和车厢内饰之外，所有的零件都是由道奇制造的。此后的 11 年间，福特始终是道奇的首要客户，而两个公司也互相受益，实现了各自的梦想。然而 1913 年，道奇兄弟开始注意到福特有想要自给自足的倾向，于是他们果断地结束了和福特的业务合作，转而制造属于自己的汽车产品。1914 年，道奇兄弟以 500 万美元的投资

道奇蝰蛇 GT2

蝰蛇 GT2 是 1998 年推出的一个纪念版型号，为庆祝蝰蛇获得 1997 年 FIA GT2 世界冠军而设计。车身加上了蓝色的条纹，仅仅生产了 100 辆。特点是高耸的尾翼、特别的标志、前导流板、蝰蛇 GTS-R 座椅修饰、5 点安全带等。



在密执安州组建了道奇汽车公司，同年，第一辆道奇汽车诞生了，道奇完成了从两个轮子到四个轮子的飞跃，此后道奇汽车的销售成绩一直很好，表现出优良的耐久性，在国际上大受欢迎，尤其在欧洲更受青睐。

1928 年，克莱斯勒公司收购了道奇兄弟公司。道奇兄弟公司成了克莱斯勒公司的一个分部。1988 年克莱斯勒决定用道奇品牌来复兴眼镜蛇跑车。1989 年的底特律车展上，克莱斯勒的首席设计师汤姆·格尔和他的设计团队交出了他们的考卷——蝰蛇 RT / 10。他们用了11 个月的时间完成这辆概念车。车展期间，克莱斯勒收到上千封信要求订购蝰蛇跑车，有些人甚至把银行存单也交到克莱斯勒，希望能够在订购名单上靠前一些。第一代蝰蛇以其惊人的大排气量引擎，以及优异的传动系统搭配，创下有史以来美国车在法国勒芒耐力赛中夺魁的纪录。十余年后，第二代蝰蛇继续挑战勒芒耐力赛以及 FIA GT2 比赛，延续蝰蛇超级跑车在世人心目中的传奇。全新 2008 款道奇蝰蛇 SRT10 以其超强动力独树一帜：凶猛无比的10 缸发动机使其纵横杀场。更有 TREMEC 6 速变速箱，345 / 30 超宽轮胎，14 英寸制动盘这样的强悍装备。蝰蛇超凡脱俗的表现和令人屏息的外表也许让一般人望而却步，但对于无所畏惧的高性能汽车的买主来说，舍此无它。







神秘的蝰蛇

在为蝰蛇跑车命名的时候，克莱斯勒的总裁鲍勃·鲁茨伤透了脑筋，他回忆说："这个名字是在一次飞机上的讨论中敲定的。首先克莱斯勒不能选用眼镜蛇的名字，因为谢尔比已经用过了。但是新的名字还应该与蛇有关。我考虑过用'角蝰'这个名字，但它听起来很土。然后是'响尾蛇'，但是这个名字又让人感觉摇摆不定、向一边倾斜或者人们会将它与武器联系在一起。然后是'蟒蛇'，但是它让人感觉太大太肥了，它会吃下一只猪，然后躺在太阳底下睡一个星期。最后，我想到了'蝰蛇'，敏捷、迅速、凶狠而且发音也很上口。"

蝰蛇的车标也十分另类。道奇品牌的图形商标是一羊头的形象，象征道奇车强壮剽悍，善于角斗，表示道奇的产品朴实无华、美观大方。道奇蝰蛇却很夸张，这一点无论从它的名字上还是从它的外形上都能反映出来。蝰蛇所用的图形商标是一条张着血盆大口的蝰蛇，象征蝰蛇跑车勇猛无比，预示蝰蛇跑车动力强劲。该商标的设计者卡罗尔·谢尔比在设计中特别突出了蝰蛇那双闪闪发光的眼睛和锐利的牙齿，它像是用藐视的目光盯着对手，露出毒牙以击退敌人。而蝰蛇跑车的大灯与标志上的蛇眼一样，也在怒目而视地瞪着什么。

美国的手工传奇

很难想象在美国这样一个追求效率以及工业现代化的国度，还有用手工打造的量产汽车。作为美国跑车的象征，道奇蝰蛇SRT10显然是有资格享受这种少数待遇的车型之一。

在底特律的科勒大道装配工厂中有一条长达215米的装配生产线，工人们在此以手工方式打造蝰蛇SRT10及其440千瓦的8.4升SRT V10发动机。道奇蝰蛇主要由七大组件模型制成：仪表板模型，油箱模型，悬挂模型，车轮和轮胎模型，冷却模型，升门装配模型和发动机装配模型。除了发动机以外，所有的模型都是在异地生产后运到这家工厂。每一辆蝰蛇需要48位汽车工人合作完成，每款车在每个工作区都要停留49分钟的时间让工人对其进行必要的调节。

这种手工生产方式在美国非常罕见，面对手工制作的高成本，道奇公司方面表示："2008款道奇蝰蛇不仅是道奇品牌更是集团公司的形象代言，相比公司生产的其他车型，这是一款劳动密集型产品，事实上以其他任何方式生产都是错误的。小作坊式的工作间才能生产出纯正的美国派跑车。"

在电影《赛车总动员》中，男主角麦昆的原型车就是道奇蝰蛇，这部卡通大作深刻理解了道奇"睿智、乐活"的品牌个性，而这种思想也成为整部电影的灵魂。





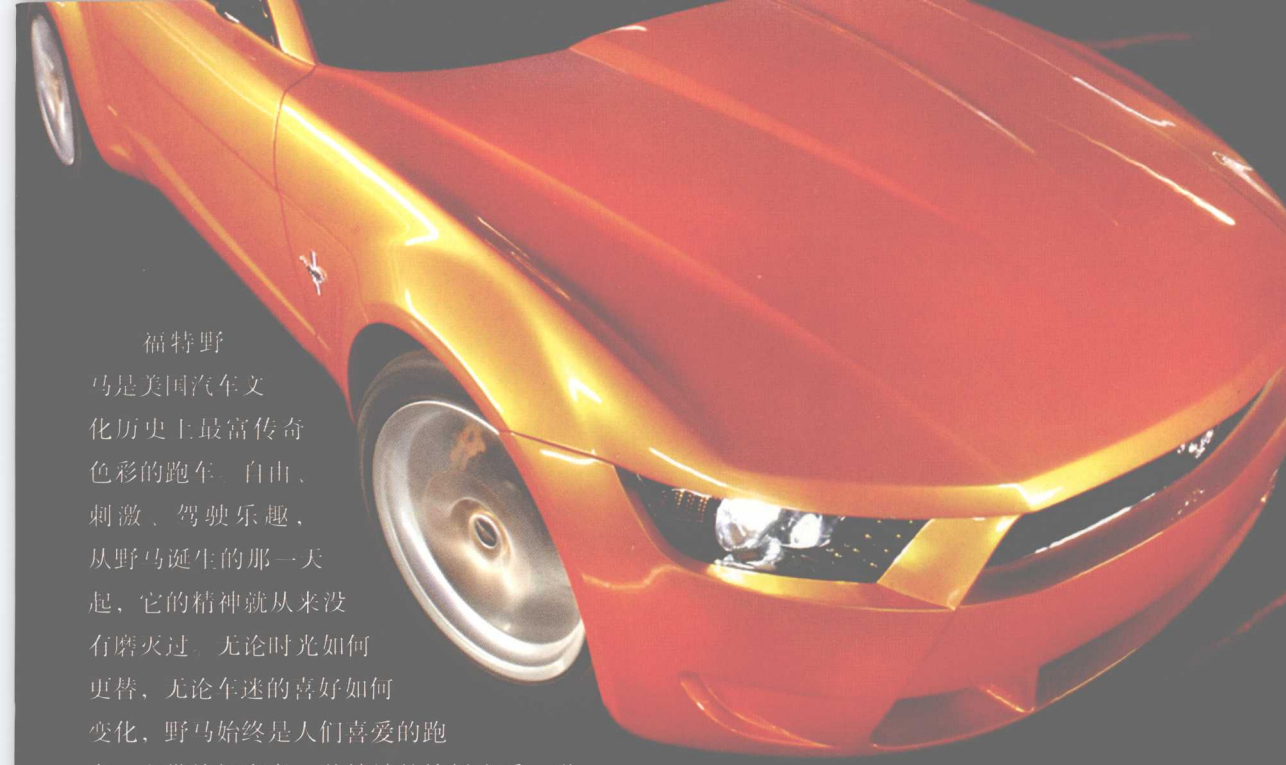
很少有一款车能赢得所有人的喜爱，福特野马是特例。

——福特野马品牌评介

Ford Mustang

福特野马





福特野马是美国汽车文化历史上最富传奇色彩的跑车。自由、刺激、驾驶乐趣，从野马诞生的那一天起，它的精神就从来没有磨灭过。无论时光如何更替，无论车迷的喜好如何变化，野马始终是人们喜爱的跑车，它带给拥有者一种精神的愉悦享受。世界上有超过 450 个野马车主俱乐部，即便在一些没有销售过野马跑车的国度，也会有野马俱乐部的会员。超越时间和地域，这就是野马的魅力所在。

传奇的“小马”



1962 年，福特汽车公司研发了野马的第一辆概念车——野马 I 型车，它是一部发动机中置的两座跑车，为了纪念在二战中富有传奇色彩的北美 P57 型野马战斗机，福特汽车将这辆跑车命名为“野马”。1962 年 10 月，赛车手丹·格尼驾着它参加了在纽约举办的美国汽车大奖赛。在 1964 年的纽约世界博览会上，野马正式向全世界展示了它的风范。福特推出野马的时机非常之巧，那时候，在战后生育高峰期出生的那代人刚刚进入购车的年龄，这一代人对车的要求与父辈大相径庭，他们想张扬自己的个性，野马正是他们所喜爱的。

1964 年，第一辆正规生产的野马是一辆装备了 V8 发动机的白色活顶车，以后的野马都是以这辆车为基础设计的，包括在发动机盖、内饰、前照灯与扰流板上的变化。野马成就了一种偶像式的地位，它与欧洲的名车比肩而行，很快便成为一个能激发人们求胜心的传奇跑车。野马需要竞赛，同样竞赛也需要野马。一出“街区”，这匹小马就成了一个冠军，在 1964 年法国国际汽车巡回拉力赛中，野马包揽了前两名。

到 20 世纪 60 年代末，野马在美国运动汽车俱乐部的泛美系列赛中占据了领先的地

位。在整个 60 年代，野马跑车的车身形式与发动机的尺寸都不断改进。到 1969 年，野马在样式上有了很大的变化，车内更为宽敞和豪华，动力也更为充沛。经过 70 年代与 80 年代，野马从一个矮壮的机器变成了一部线条简洁、活泼的跑车。1994 年，野马在造型上进行了重大的改进，动力更加充沛，它的高性能源自福特特种汽车设计组的出色设计。20 世纪 90 年代余下的时间中，野马以新的线条与曲面塑造了一款带有怀旧情调的汽车，当然，功率更为强劲了。

为了续写汽车史上的一段绵延 39 年的佳话，福特在 2003 北美国际汽车展上推出了两款全新的野马概念车——野马 GT 活顶型与两门跑车型概念车。这两款全新野马都以经重大修改的福特雷鸟后轮驱动系统作为开发的基础，集中显示了下一代野马的设计方向，是对车迷心中所珍藏的美国原型野马跑车的永恒价值的大胆印证。野马概念车那强有力的姿态，与超现代的内饰设计，为美国劲车树立了新的标准，它传达了野马的灵魂：经典、矫健与完美。野马 GT 概念车吸收了野马跑车的精髓，这种精髓使野马风靡美国车坛近 40 年之久。其外观设计显然受到了昔日外向型野马的启发，设计组在设计时采取了一种内省的手法，使经典的设计翻然一新。

第一辆野马引发的风波



1964 年，在加拿大的一次促销巡展中，纽芬兰圣约翰的一位福特经销商将历史上第一辆量产野马车阴差阳错地卖给了东方国际航空公司的斯坦利·塔克上尉。

那一天，塔克开着他的汽车在圣约翰附近兜风，意外看到了正在做展示的野马跑

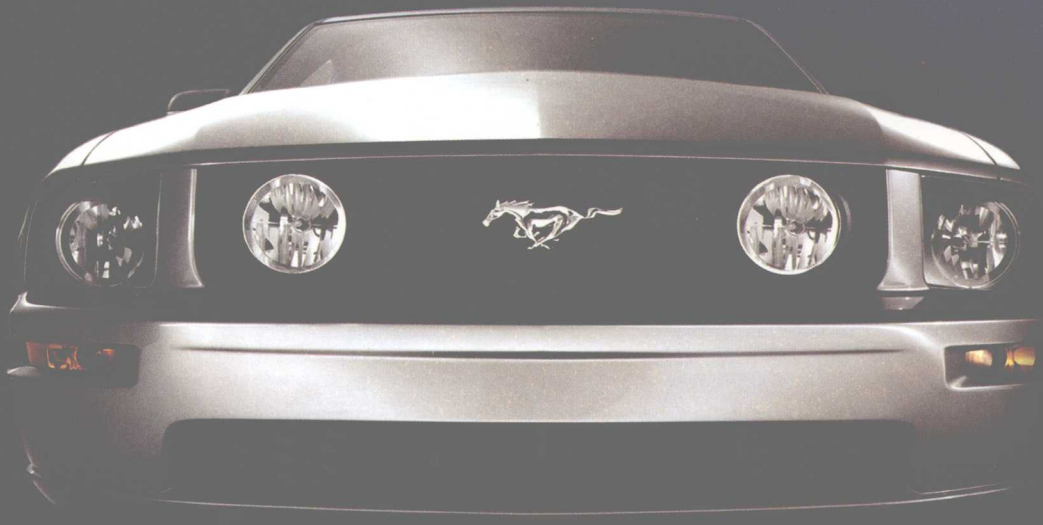


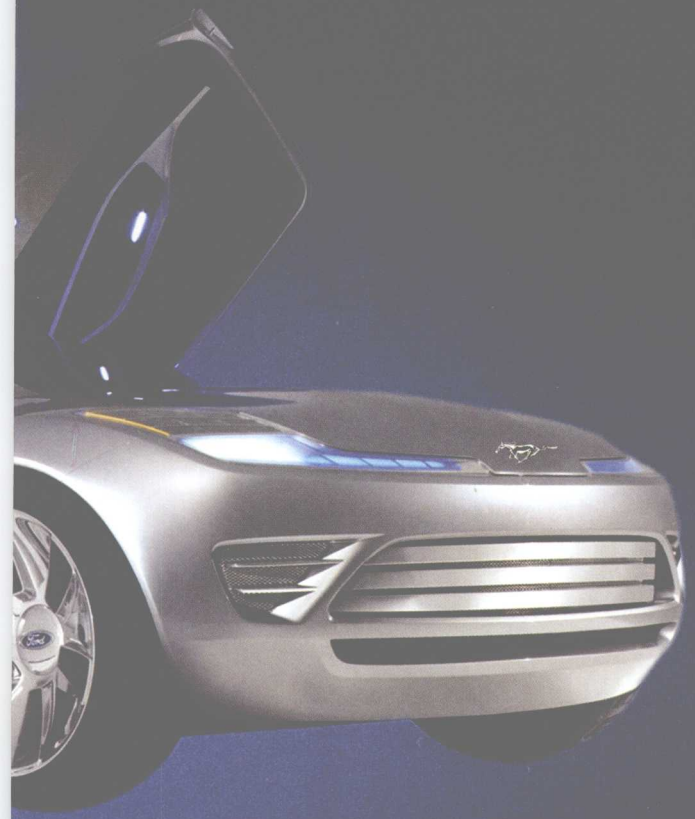
车，塔克被这辆车独具魅力的姿态深深地吸引了。经过短暂思考后，他决定买下这辆车，但是经销商并不愿意出售，他想把车多留在店里一段时间作广告用。执著的塔克没有因此放弃，他太喜欢这辆车了，第二天一大早，他就带着支票再次来到店中。经销商被塔克打动了，破例将这部野马卖给了他。

当时那位经销商并不知道，这一部野马具有非凡的历史意义。不久之后，福特公司就得知他们在加拿大促销用的这部野马已经不在自己手中了。福特公司想要购回这部车，但是塔克不愿意，这部车为他带来了无与伦比的驾驶乐趣。

两年后，福特公司决定进行第一百万辆福特野马下线的庆典活动，福特考虑在庆典上对第一辆野马进行展示。于是福特向塔克正式提出了一个交换条件：用第一百万辆野马交换第一辆野马。1966 年 3 月 2 日，在迪尔伯恩举行的第一百万辆野马下线的庆典上，塔克和福特公司的主管们一起站到了装配线的终点。后来福特汽车公司将第一辆野马车交给了亨利·福特博物馆，这辆车成为福特汽车历史的一座里程碑，永久地进入了馆藏。在野马 10 周年和 20 周年庆祝会上，该车曾短暂地展示过。







卖疯了的野马



野马正式上市的前一天，福特公司在晚上的黄金时段播出了野马的电视广告片，一时间野马成了最热门的话题。当亨利·福特二世在福特展台上揭下野马汽车的盖头，全国各地的经销商被抢购首批福特野马的顾客挤破了门槛，各种奇闻趣事不胫而走。

由于要买野马的人太多了，在芝加哥，有个经销商不得不早早关门，请警察来处理纷至沓来的野马迷。在德克萨斯州的加兰加蓝，竟有 15 位顾客对同一辆野马汽车展开了竞价投标。中标者坚持要在车里过夜，生怕在他的支票被银行兑现之前车子又被别人买走。1964 年的圣诞节期间，美国因野马而如痴如狂的家长们还给孩子们买了 93000 辆野马自行车。

最让福特激动不已的是那些急切地等待领取自己的第一张驾照的人们，他们希望自己的车与众不同，野马可以满足这一要求。野马也是第一部有幸在纽约帝国大厦第 86 层观景台上停放的车。1965 年，福特的工程师将一辆野马活顶车拆成四部分，利用大厦的客梯将车送了上去。

2008 款野马 GT500 KR

2008 年，福特推出了限量生产 1000 部的野马 GT500 KR。2008 款 GT500 KR 继承了 1968 年野马眼镜蛇跑车的优良血统，其强悍动力不容小觑。新车型采用碳纤维发动机盖，两个不锈钢发动机盖固定栓来自赛车的设计。同时两个进气口提供了煞车冷却的功能。由勒芒赛传承而来的蓝色线条，自保险杠横越车顶延伸至车尾。该车搭载的 5.4 升机械增压发动机能够输出 397 千瓦功率，同时扭矩达到了 691 牛顿·米。Tremec 六速手动变速箱和短行程的排档杆使得 GT500 KR 的动力能够更迅速直接地输出至后轮。该车的悬挂以及底盘是由福特 SVT、赛车部门以及野马的研发团队三方合作开发的。首辆 GT500 KR 以 60.5 万美元售出。